0e Année ø N° 455 — 50 centimes — 8 Juin 1907 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro : **Le Prix du Jockey-Club ø Les Favoris du Grand Steeple**

LA COUPE DU POITOU

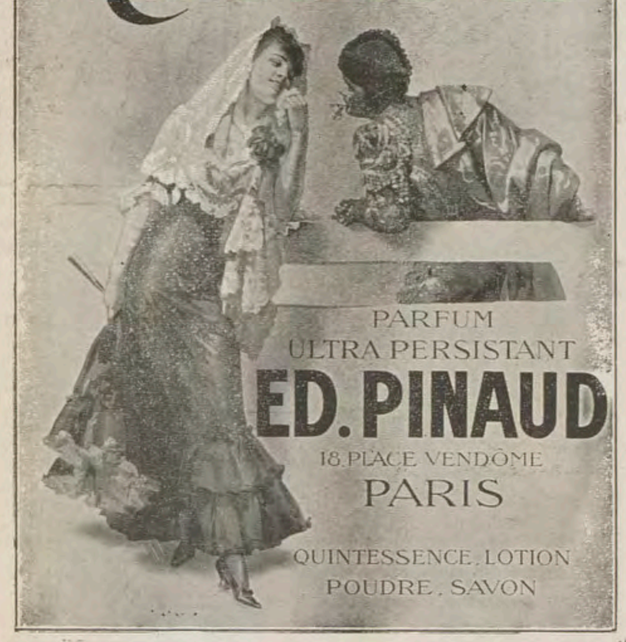
La voiture *Regina Dixi* pilotée par M. Garric et gagnante de la Coupe du Poitou, à la course de côte de Beaumont.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica ○ Jeunesse ○ L'Art et les Artistes ○ ○ ○
90, Av. des Champs-Elysées ø Paris

Abonnements :
Paris et Départements,, ,, ,, 24 *francs*
Etranger ,, ,, ,, ,, ,, ,, ,, 28 —
Changements d'adresse : 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La Corrida



PARFUM
ULTRA PERSISTANT
ED. PINAUD
18, PLACE VENDOME
PARIS
QUINTESSENCE. LOTION
POUDRE. SAVON

PICON PICON PICON PICON PICON PICON PICON PICON

Boisson Tonique Agréable et Rafraîchissante

CHASSIS ET ROUE
ARBEL
EMBOUTIS
Brevetés S. G. D.
52, boulevard Haussmann, Pa

LA MOTOGODIL
OU
LE CANOTAGE AUTOMOBILE A LA PORTÉE DE T
Bté S. G.

Se pose e
à volonté c
aviron san
aux flor
bate
POIDS
L'APP
40 k
G. TROUCHE & Cie 206, Boul
Pereire, P

PLAQUES RADIO-BROM GUILLEMINOT ULTRA-RAPIDES

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

AUTOMOBILES
FOUILLARON
à changements de vitesse progressifs
54, RUE DE VILLIERS — LEVALLOIS-PERRET (Seine)

La Semaine Comique, par Henriot.

— Oh ! nom de...
— Mes excuses ! Je vous avais pris pour la borne qui est le but de la course à pied.

— Vous voulez passer sur cette route avec votre auto ?.. Vous êtes fou ?
— Non, mon ami... j'ai des pneus Gaulois: ils ne boivent pas l'obstacle, mais ils le broient !

— Oui, on fait de tout petits moteurs, d'un demi-cheval, extrêmement légers... tenez, j'en ai un dans la poche ; je n'ai qu'à presser un bouton et il m'évite la peine de saluer.

— Vous étiez viticulteur dans le Midi et vous avez fait fortune ?... elle est bonne ! Et comment avez-vous fait ?
— J'ai arraché ma vigne et je me suis mis à construire des autos !

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir et grossir c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux Dragées de **THYROÏDINE BOUTY** *et votre taille restera ou redeviendra svelte.*
LE FLACON : 10 FR. — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris.
Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

Société Anonyme des Automobiles de LA
à LYON — Capital : 2 millions de francs
TÉLÉPHONE : 35-15
Agents généraux pour l'Étranger :
MM. PERROT, DUVAL & Cie, à Genève
Agence exclusive à Paris :
UNIVERS-AUTOMOBILE, 24, r. Boccador

BUIRE

LA BENGALINE
est une excellente *Peinture-Émail* laq
on peint soi-même très facilement le bois, le pl
le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lis
brillante, elle résiste aux lavages sans ternir.
prix et renseignements s'adresser au Directeu
LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
A L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la
BERLIET
qui détient toujours le record de la consommation
SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON
LA PLUS SOUPLE — LA PLUS SIMPLE
Agent à Bordeaux : PINAUD-DUANIP, 92-94-96, boul. de Caudéran
Agent à Paris : TART & Cie, 2, avenue Alphand

VIVITZ
L.T. PIVER
PARIS
Essence. Savon. Poudre de Riz
Lotion. Sachets
etc

CAPSULES
de Quinine de Pelleti
Elles sont souveraines pour combattre *rhumes, la grippe, l'influenza, les migrai névralgies*, et en général les accès fébriles se manifestent au début de toutes les malad
UNE CAPSULE est plus active qu'un grand verre de quinquina.
Exiger le nom PELLETIER sur chaque Capsule.
VIAL, 20, rue de Châteaudun, PARIS et toutes Pharcies

HERNIE GUÉRIE
par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris.
Recommandé par les Membres du Corps Médical.
BREVTÉ S.G.D.G.
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps ; supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne.* Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue.
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

"LE RECORD LONDRES-MONTE-CARLO"
Vient d'être battu deux fois sur
LES NOUVEAUX PNEUS CUIRASSE ARMÉE
DUNLOP
"Qui pour leur coup d'essai ont fait un coup de maître"

EPILEPSIE GUÉRISON CERTAINE. Dem. Notice.
Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers).

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
D'une pureté abs
GUÉRISON RADIC
et rapide des éco
ments qui exigea
autrefois des sema
de traitement par l
pahu, le cubèbe et
injections.
113, fg. St-Honoré, PARIS et toute

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

8 Juin 1907 — N° 455
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

MORDANT, GAGNANT DU PRIX DU JOCKEY-CLUB

Mordant était pour ainsi dire un outsider. La cote qu'il a fait au pari mutuel le prouve. C'est un bon cheval qui était trop délaissé. Une seule course, au Tremblay, l'avait mis en lumière cette année : il avait fait dead-heat avec Biniou, à qui il rendait 8 livres, devant Calomel. On avait trouvé la course fausse et on avait cherché les raisons de la défaite inattendue de ce dernier. Le Derby est la confirmation de cette épreuve du Tremblay. Il est bon d'ajouter que Biniou, après avoir été retardé au début, s'est trouvé enfermé dans le peloton, a dû marquer un temps d'arrêt pour passer et finit, malgré ce handicap, à 3/4 de longueur de Mordant. Le vainqueur, qui appartient à M. Ephrussi, était monté par Milton Henry.

(Voir pages 396 et 397).

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'ÉDITIONS ILLUSTRÉES
Publications Pierre Lafitte & Cie

COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 22 MARS 1907

L'ASSEMBLÉE *générale ordinaire a été tenue à 4 heures, à l'hôtel du 90 de l'avenue des Champs-Elysées.*

L'Assemblée a été présidée par M. René Cahen, Président du Conseil d'Administration, assisté de MM. Pierre Lafitte et Jules Many, les deux plus forts actionnaires présents.

Le rapport du Conseil d'Administration a montré que les recettes se sont élevées à 4.182.125 francs et que le bénéfice net de l'exercice a été de 439.500 fr. 46.

Les résolutions suivantes ont été votées :

1re Résolution. — Approbation des comptes de l'exercice 1906.

2e Résolution. — Fixation à 25 francs nets d'impôts par action le dividende de l'exercice 1906.

3e Résolution. — Approbation des amortissements s'élevant à la somme de 172.936 francs.

4e Résolution. — Constitution d'une réserve extrèordinaire de 189.469 francs.

5e Résolution. — Réélection de M. Hour en qualité d'administrateur pour six ans.

6e Résolution. — Nomination du Commissaire des comptes.

Toutes ces résolutions, ainsi que des félicitations adressées à M. Pierre Lafitte, directeur technique et administrateur-délégué, ont été votées à l'unanimité des actionnaires.

M. Pierre Lafitte remercie et signale que le montant total des réserves extraordinaires de la Société s'élève à ce jour à la somme de 428.469 francs.

LA COUPE DE L'EMPEREUR

L'épreuve du 17 juin s'annonce comme devant être particulièrement ouverte ✍ Il est à peu près impossible de prévoir qui gagnera. Cependant notre collaborateur espère en une victoire française ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

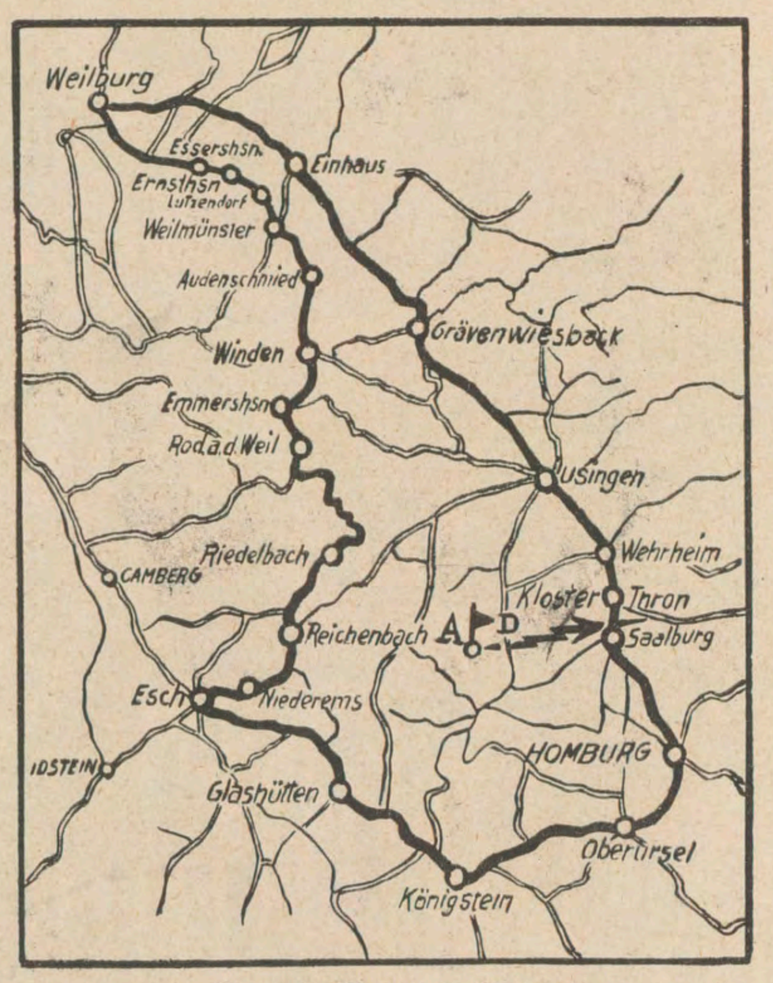
L'ÉPREUVE qui va se disputer le 17 juin prochain sur le circuit du Taunus et qui on le sait, a réuni les engagements de 92 voitures, ne sera point de conséquences aussi fâcheuses que nous pouvions le craindre au début.

La mise sur pied, dans des conditions particulièrement brillantes du Grand Prix de l'A. C. F., le retour au bon sens quasi-simultané des Automobile-Clubs de Belgique et d'Italie ont ramené la Coupe de l'Empereur à ce qu'elle doit être justement, une épreuve d'importance relative, des résultats de laquelle on ne pourra tirer aucun enseignement sérieux, mais qui mérite toutefois l'article que nous allons lui consacrer.

Un bref préambule est nécessaire. On sait comment le gouvernement allemand, tout acquis au principe même de l'épreuve, puisque c'est l'empereur lui-même qui offre le premier prix et donne son nom à la course, a pourtant manifesté de telles inquiétudes que les organisateurs ont fini par se convaincre qu'il n'accepterait jamais de voir lancer sur le Circuit du Taunus 92 voitures dont une bonne moitié seront pilotées par des conducteurs n'ayant jamais participé à une course de vitesse.

Le règlement avait bien prévu que le nombre des voitures pourrait être réduit de 3 à 2 par chaque marque engagée. Mais, en opérant cette réduction, et par suite du grand nombre de constructeurs n'ayant engagé qu'une ou deux voitures, la réduction était tout à fait insuffisante.

Il fallait à tout prix trouver autre chose. C'est alors que l'A. C. Impérial adopta le principe — fâcheux à mon sens — de deux séries éliminatoires disputées sur deux tours du Circuit (240 kilomètres) et qualifiant chacune 20 voitures pour la finale, qui se disputerait sur quatre tours, soit 480 kilomètres.



Carte du Circuit du Taunus.

Les éliminatoires se disputeront sur deux tours (240 kilom.) et la finale sur quatre tours (480 kilom.).

Examen des principaux engagés. Les industries qui sont représentées dans la Coupe de l'Empereur sont les industries allemande, française, italienne, belge, anglaise, autrichienne et suisse.

Voici comment se répartissent leurs forces respectives :

Allemagne : 31 voitures. — 3 Opel, 3 Benz, 3 Mercédès, 3 Adler, 1 Protos, 2 Fahrzeug Fabrik, 3 Horsch, 2 Heinrich-Ehrardt, 3 N. A. G., 1 Sun-Motoren, 1 Mathis, 3 Dürkopp, 1 Argus, 3 Süddeutsche Fabrik.

France : 21 voitures : 1 Mors, 3 Darracq, 3 Lorraine-Diétrich, 2 Gobron, 2 Rochet-Schneider, 2 Vinot-Deguingand, 2 Rebour, 2 Martin-Lethimonnier, 2 Ariès, 2 Porthos.

Italie : 19 voitures : 3 Fiat, 2 Bianchi, 2 Junior, 2 F. L. A. G., 1 Fiat-Brevetti, 3 Itala, 3 Isotta-Fraschini, 1 Imperia, 2 Züst. — *Belgique : 9 voitures :* 3 Métallurgique, 3 Minerva, 3 Pipe. — *Angleterre : 4 voitures :* 3 Daimler, 1 Napier.

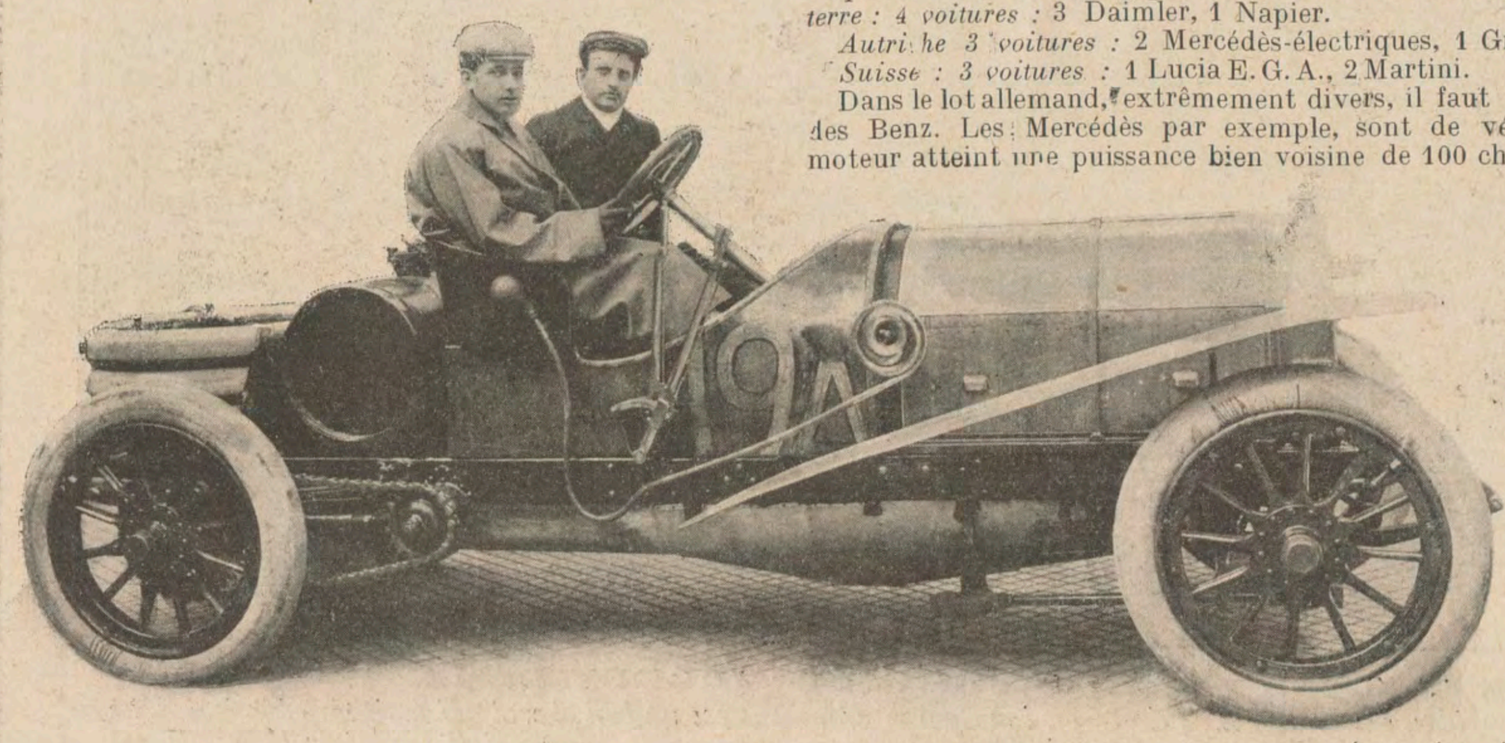
Autriche 3 voitures : 2 Mercédès-électriques, 1 Graeff U. Stift.

Suisse : 3 voitures : 1 Lucia E. G. A., 2 Martini.

Dans le lot allemand, extrêmement divers, il faut noter un gros effort des Mercédès et des Benz. Les Mercédès par exemple, sont de véritables monstres ; on affirme que leur moteur atteint une puissance bien voisine de 100 chevaux. De plus, les châssis sont établis de façon à tourner complètement le réglement de la Coupe qui fixe la hauteur des essieux. Entre les deux essieux, le châssis fléchit d'environ 20 centimètres vers le sol, de sorte que le centre de gravité de véhicule est situé au-dessous des essieux. En outre, la voie est extraordinairement large et n'a pas moins de 1 m. 55 : de ce double fait, résultent une assiette merveilleuse et une grande aptitude à prendre au plus vite les virages, avantage qui vaut d'être pris en considération sur le difficile circuit du Taunus. En fait, Jenatzy et Salzer se déclarent enchantés de leurs essais.

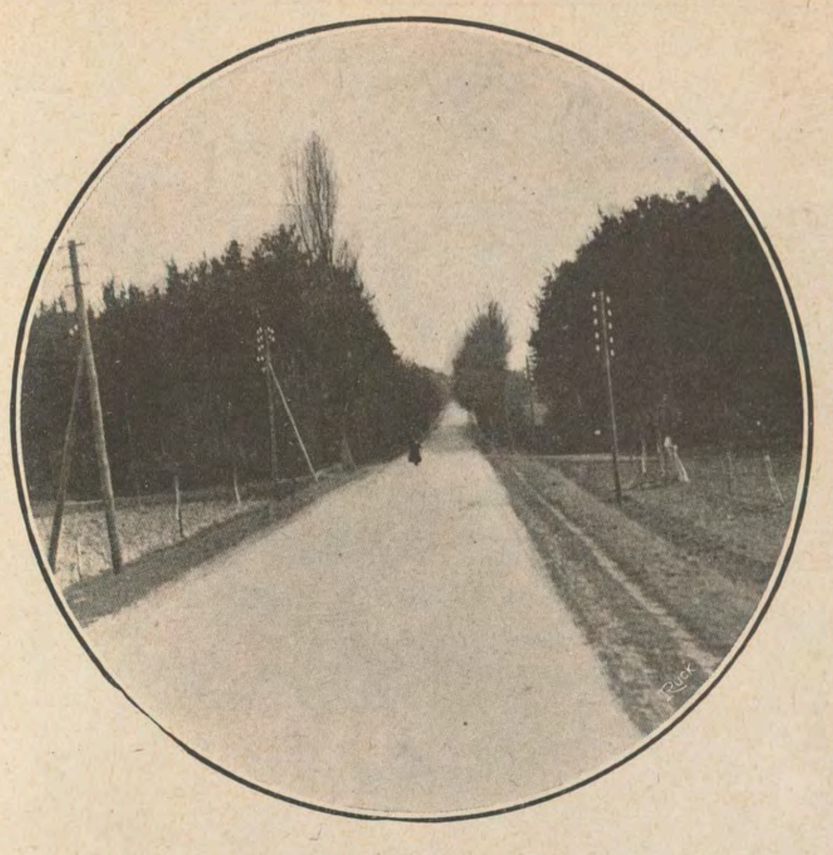
Les Benz ont également produit excellente impression lors des premières sorties d'entraînement et on parle beaucoup des Adler que doivent conduire Fischer, Keller, et Yung.

Les Italiens, pour satisfaire à cette cylindrée maximum de 8 litres, ont à peu près uniformément adopté le



Terry sur Gobron-Brillié.

Le manque d'expérience des conducteurs peu habitués à la course handicape ces voitures qui avaient une bonne chance de se classer.

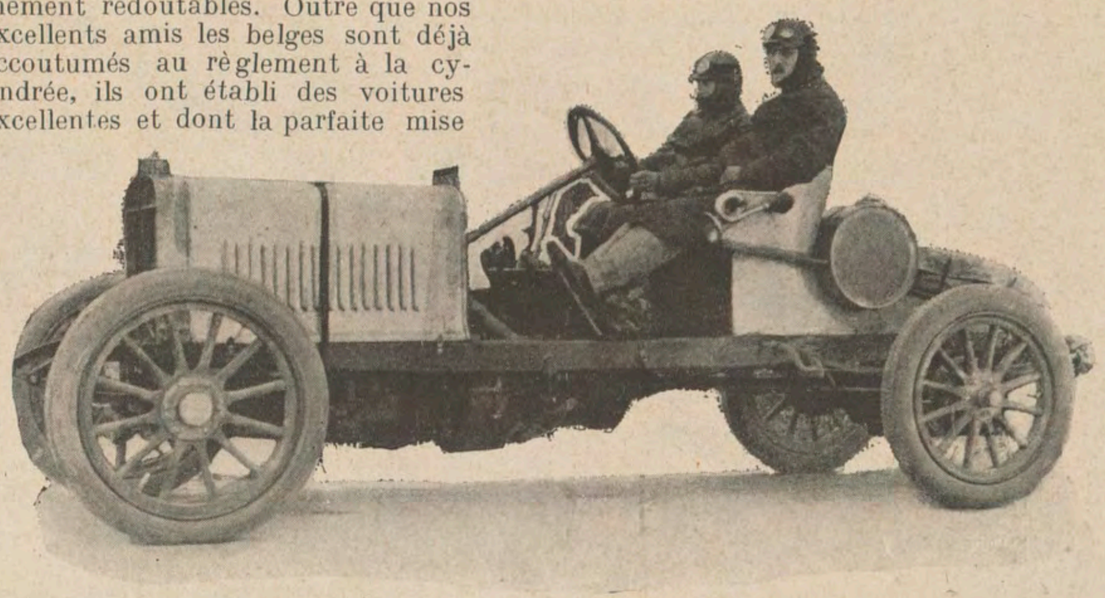


La ligne d'arrivée.

C'est sur une ligne droite de six kilomètres, au milieu d'un désert, que se fera l'arrivée de la course.

4 cylindres de 140 d'alésage et 130 de course; c'est le cas, par exemple, pour les quatre principales maisons transalpines Fiat, Bianchi, Isotta-Fraschini et Itala. La puissance des moteurs ainsi étudiée est d'environ 84 chevaux; mais on a particulièrement soigné la facilité des reprises.

J'ai une extrêmement bonne opinion des concurrents belges; il n'y a que trois maisons représentées Pipe, Minerve et Métallurgique; mais toutes trois seront extrêmement redoutables. Outre que nos excellents amis les belges sont déjà accoutumés au règlement à la cylindrée, ils ont établi des voitures excellentes et dont la parfaite mise au point n'est un mystère pour personne. Je suis tout prêt à parier que, dans une course par équipes de 9 voitures, la Belgique enlèvera aisément la première place.

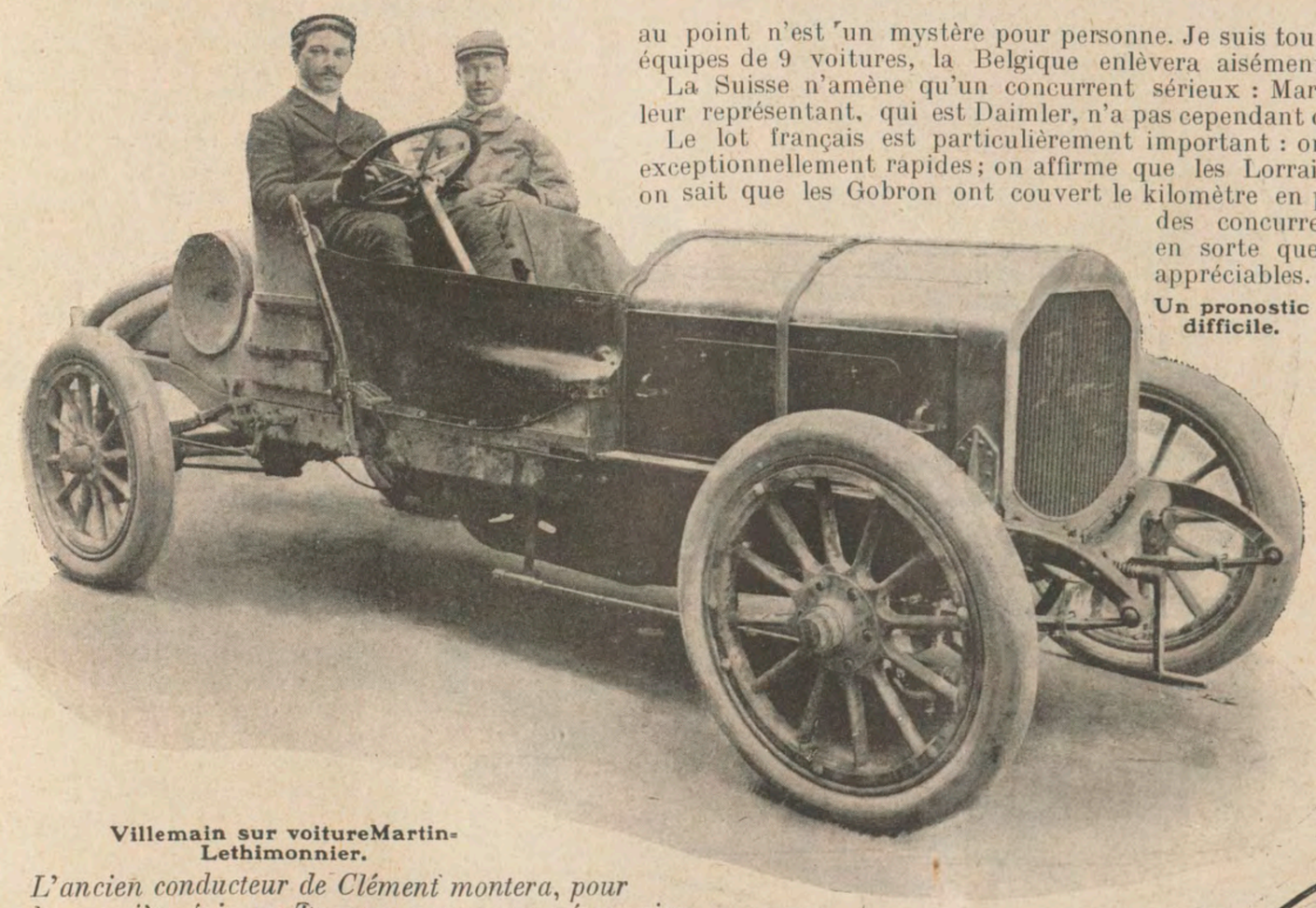


Yung sur sa voiture Adler.

Cette marque allemande, une nouvelle venue au sport, a beaucoup de partisans de l'autre côté du Rhin.

La Suisse n'amène qu'un concurrent sérieux : Martini et l'Angleterre, si elle délègue son meilleur représentant, qui est Daimler, n'a pas cependant de chance sérieuse.

Le lot français est particulièrement important : on dit les Darracq, avec leur alésage de 150, exceptionnellement rapides; on affirme que les Lorraine-Diétrich démarrent merveilleusement et on sait que les Gobron ont couvert le kilomètre en palier en 28 s. 2/5 : de plus, la quasi-totalité des concurrents français sont prêts depuis longtemps en sorte que notre chance au Taunus apparaît des plus appréciables.



Villemain sur voiture Martin-Lethimonnier.

L'ancien conducteur de Clément montera, pour la première fois, au Taunus, une marque française qui fera également ses débuts en course.

Un pronostic difficile.

Qui gagnera cependant? Jamais pronostic ne parut plus délicat, aussi bien en raison du nombre des concurrents, que par suite du manque de renseignements où nous sommes au sujet de la plupart d'entre eux. C'est donc la seule nature du Circuit qui nous guidera. Ceci suppose implicitement que toutes les voitures ont une égale technique, ce qui après tout, n'est point si éloigné de la vérité, quand il s'agit d'une épreuve aussi travaillée que le fut la Coupe de l'Empereur.

J'élimine d'abord toutes les 6-cylindres, parce qu'à cylindrée égale avec un 4-cylindres, la puissance motrice est moins élevée : le concurrent le plus en vue ainsi atteint est Mors. Je ne méconnais point sa valeur, mais n'en persiste pas moins dans ma manière de voir.

Je ne crois pas non plus qu'une voiture à cardan puisse triompher. Sur une dizaine d'épreuves disputées sur itinéraire difficile — ainsi que l'est celui de la Coupe de l'Empereur — le cardan n'a triomphé qu'une fois.

Pour me résumer, la lutte me paraît devoir se circonscrire entre Mercédès, Adler, Pipe, Minerva, Lorraine-Diétrich, Fiat, Bianchi et Isotta-Fraschini. J'aurais également mis au premier rang les Gobron, mais elles ont un sérieux handicap du fait de leurs conducteurs.

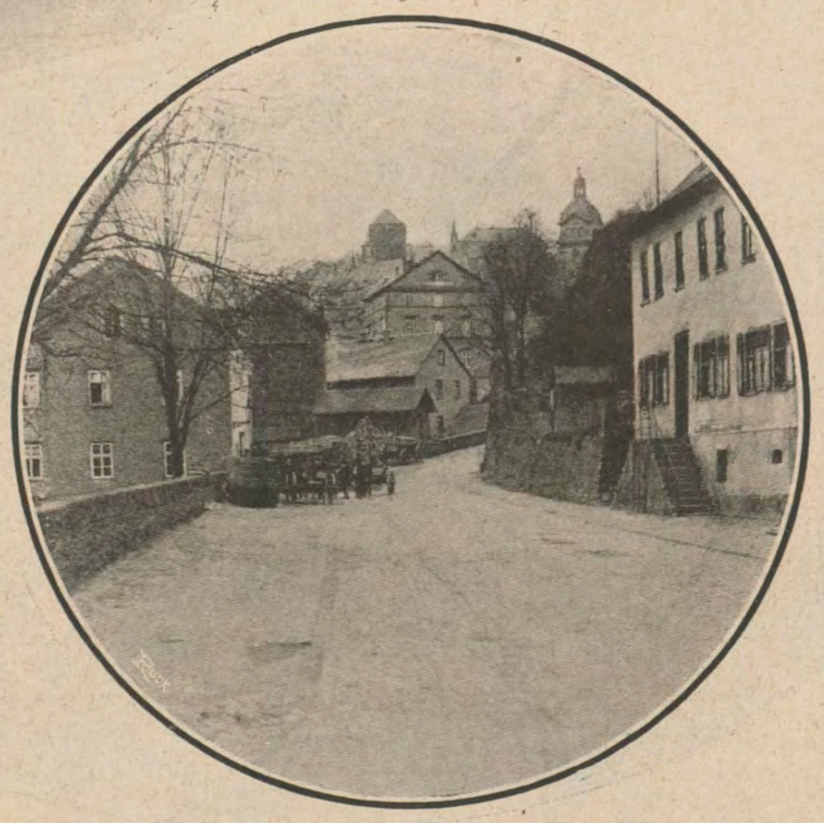
En ce qui concerne la vitesse moyenne sur les 480 kilomètres de la finale, je crois qu'on n'atteindra le 80 qu'à grand'peine; même le 75 me paraît un pronostic suffisant. Cependant je ne serais nullement étonné d'apprendre que certains tours ont été couverts en 1 h. 20 ou 1 h. 22.

Rarement, en effet, nous avions vu un circuit aussi dangereusement tracé que celui de la Coupe de l'Empereur. Tous les coureurs que j'ai eu l'occasion de voir au retour de leur voyage d'essais en Allemagne ont été unanimes à me le déclarer.

Duray, qui était parti essayer la route avec une six cylindres, montée en limousine, dut télégraphier qu'on lui expédiât rapidement une voiture plus courte. Il lui était impossible, matériellement, de tourner dans certains virages.

D'ailleurs, les nombreux accidents, quelques-uns suivis de mort, qui se sont produits pendant la période d'espoir sont là pour prouver que je n'exagère pas. Je ne veux pas dire qu'il sera, pour cela, plus dangereux le jour de la course. Il y a des virages impossible à prendre autrement qu'au pas; d'autres, où il faudra presque faire marche arrière. Il y a aussi des passages, assez longs et assez nombreux où il est impossible de se doubler, s'il n'y a pas de la part du premier une excellente bonne volonté. Celui qui voudra pratiquer le petit jeu de la bouteille sera fort à son affaire. Dans ces conditions, la moyenne ne peut faire autrement que de s'en ressentir.

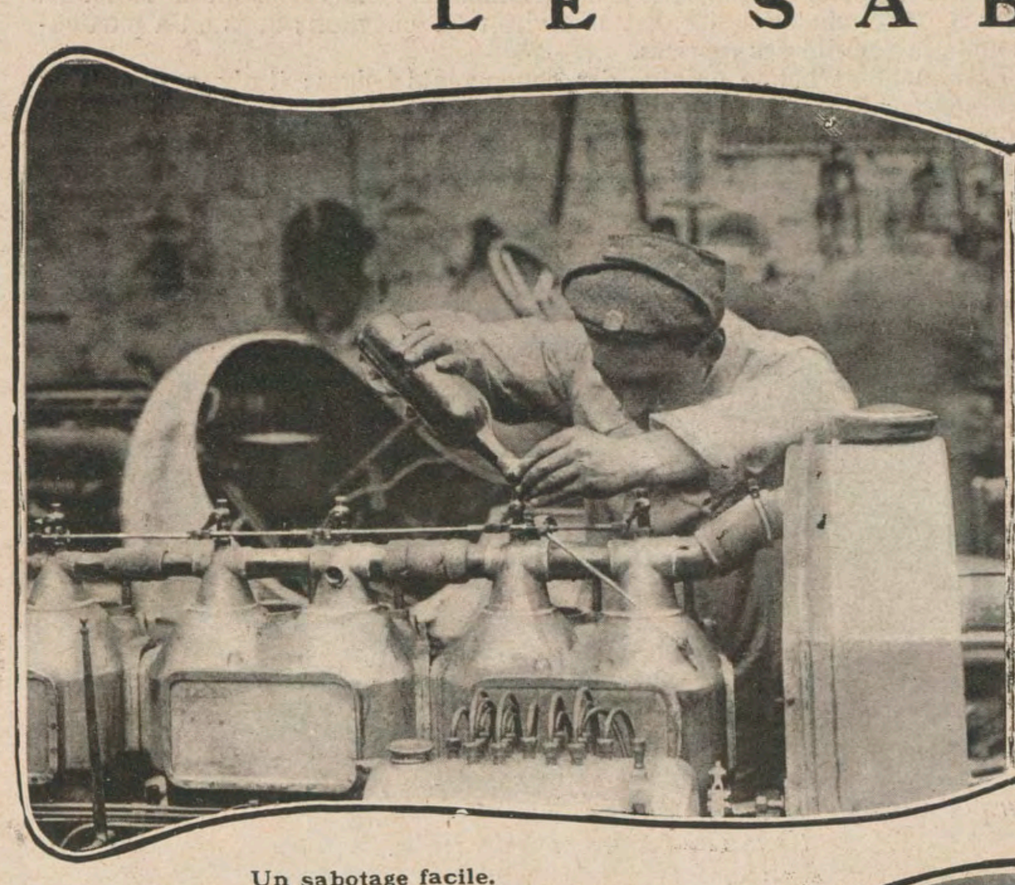
C. Faroux.



L'entrée dans Weilburg.

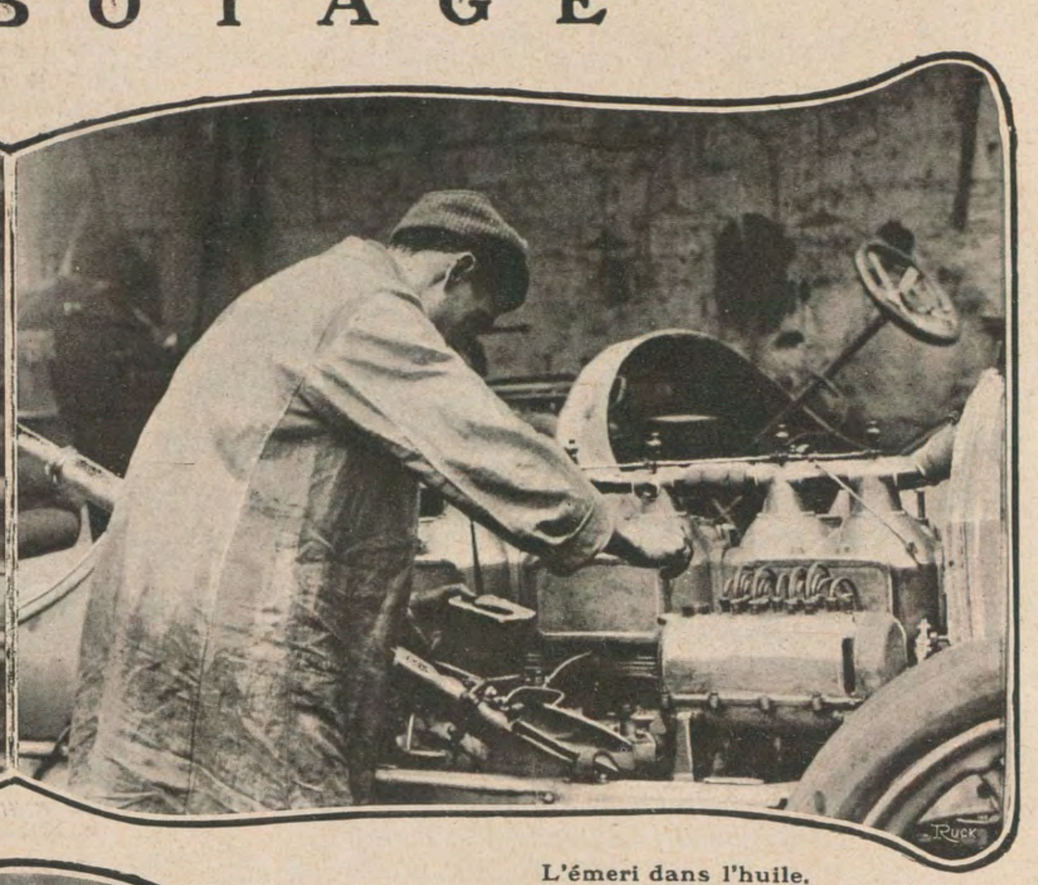
On entre dans Weilburg par une côte de 22 0/0, très mal pavée et resserrée entre des murs.

LE SABOTAGE



Un sabotage facile.

Un peu d'acide sulfurique dans les cylindres : vous pourrez chercher la compression !



L'émeri dans l'huile.

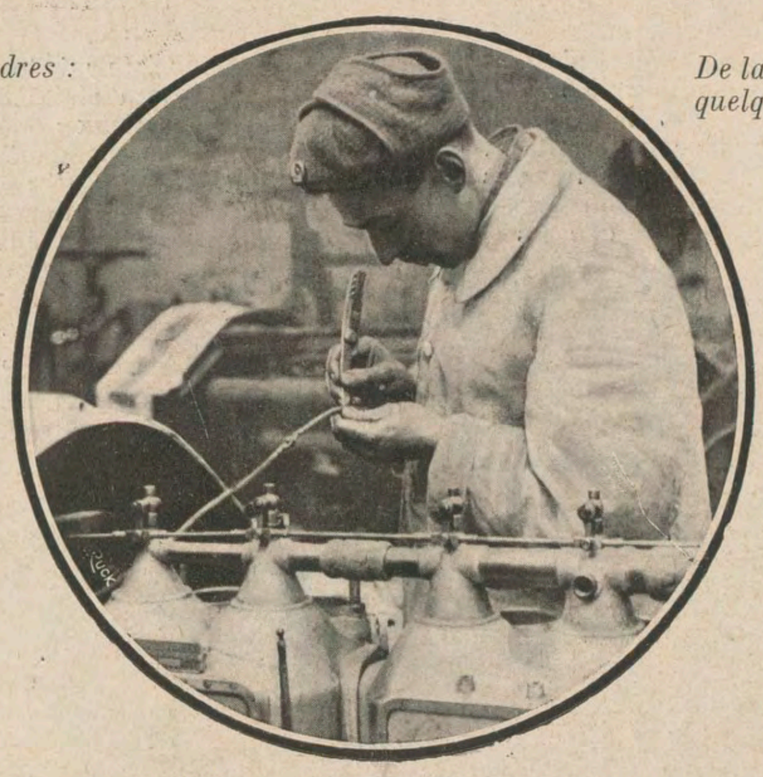
De la poudre d'émeri dans l'huile, et au bout de quelques minutes, il y aura du jeu un peu partout.

Un mot nouveau pour un vieux procédé ✦ Quelques sabotages peu graves ✦ De la blague à la catastrophe ✦ Quelques exemples de sabotages sportifs ✦ ✦ ✦ ✦ ✦ ✦

Il n'est question que de sabotage. Les dernières grèves ont mis le mot et la chose à la mode. Les mitrons sabotent le pain, les garçons de café les consommations ; le sabotage, qu'est-ce au juste ? En principe, c'est du mauvais travail, du travail mal fait volontairement, pris par extension, l'action de quelqu'un qui détruit le travail bien fait. On pourrait citer mille exemples : le boulanger qui laisse trop longtemps au four le pain et le brûle sabote contre son patron, qui ne peut se débarrasser d'une fournée complètement invendable ; celui qui met du talc ou de la pierre ponce dans la pâte, sabote contre le client, le patron ne pouvant se douter du sabotage accompli.

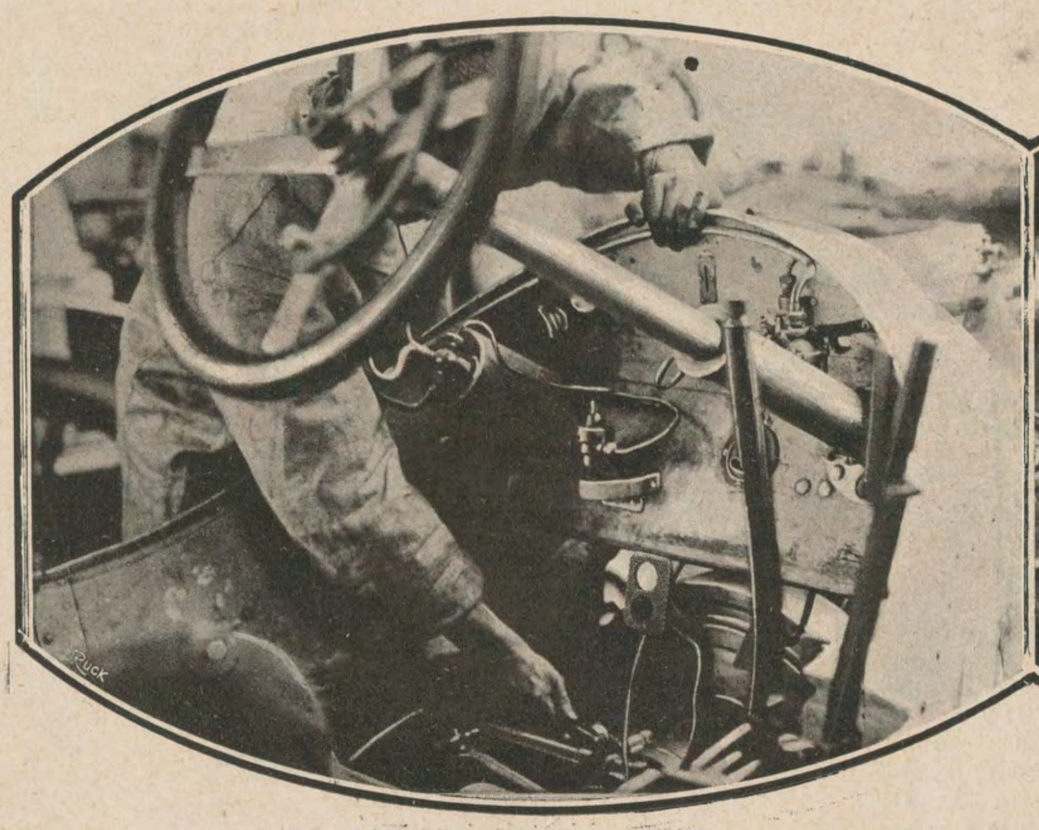
Inutile d'ajouter que le sabotage dans le domaine sportif ne date pas d'hier. Dans les courses cyclistes ou automobiles, on a exploité des procédés charmants pour favoriser un concurrent ou pour lui nuire. Le fait l'an dernier de faire disparaître au contrôle de Dourdan la bicyclette très peu multipliée de Trousselier qui devait lui permettre de gravir sans trop d'efforts les dernières côtes du parcours, constitue très nettement un sabotage.

Lorsqu'on courait, aux premières années, des courses automobiles de ville en ville, Paris-Amsterdam, Paris-Berlin, Paris-Vienne, ce que les concurrents craignaient le plus, ce n'était pas tant les incidents de la route, mais les tentatives de sabotage esquissées chaque soir dans les parcs des voitures. Aujourd'hui que les courses durent une demi-journée, sauf l'an dernier, de telles manœuvres sont moins à craindre, puisque la voiture ne sort du garage particulier du constructeur que pour prendre le départ. Seul, un ouvrier de la maison pourrait être coupable ; or, les équipes employées sont, dans ces circonstances, triées sur le volet, et même le pire des compagnons



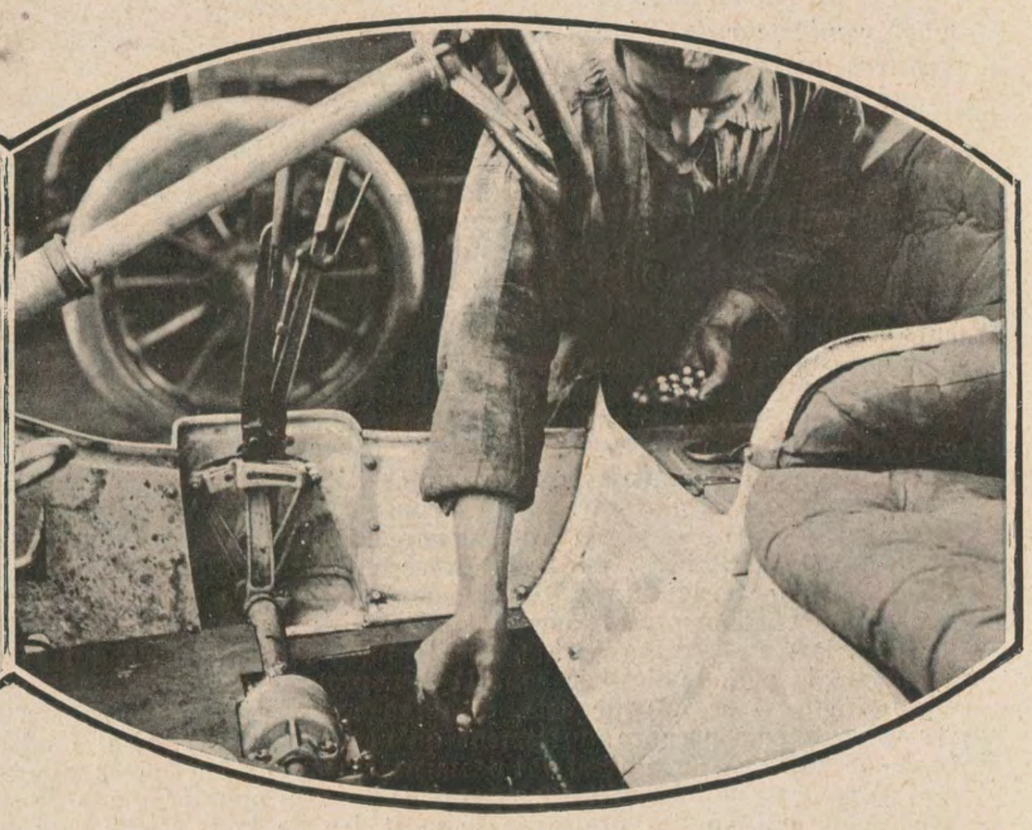
Coupe circuit.

On fend légèrement l'enveloppe isolatrice des fils, on coupe le fil et l'on remet l'enveloppe en place. Vous pouvez chercher la panne pendant des heures.



L'embrayage.

Trois tours de clé pour desserrer l'embrayage et il patinera. On en verra les inconvénients à la première côte.



Quelques billes dans le changement de vitesse.

Il faudrait travailler longtemps à la lime et au burin pour obtenir un aussi désastreux résultat sur les dents des pignons.

garde cet amour-propre de voir gagner la voiture de sa maison. L'an dernier au Mans le parc fut parfaitement gardé et l'on n'eut à signaler aucun cas de sabotage.

L'un d'entre eux dans une grande épreuve est resté célèbre : un des coureurs, les plus marquants, trouva le troisième jour, au moment où il prenait le départ pour une nouvelle étape, sa voiture complètement déréglée, les freins ne serraient plus et l'embrayage ne prenait pas. Si les saboteurs avaient eu plus de temps, on peut être certain qu'ils n'auraient pas laissé grand'chose du moteur. Cependant, le coureur parvint à remettre sa voiture en ordre, et gagna même l'épreuve.

Un accident qui n'eut pas de circonstance tragique heureusement, fut causé, il n'y a guère longtemps par un sabotage odieux et criminel. Une direction avait été limée et quand l'accident se produisit, le contre-maître aux essais qui vint rechercher la voiture se rendit nettement compte de la mauvaise action commise par un homme resté inconnu.

Il y a d'autres sabotages qui sont désastreux, mais peu dangereux : une poignée de billes ou de boulons dans le changement de vitesse et il n'en faut pas plus pour mettre, après deux kilomètres de route, tous les pignons en miettes. Un peu de sable dans l'huile, et c'est un émeri excellent qui fait un ouvrage consciencieux et sérieux.

Dans les motocyclettes dont l'échappement se fait à fond de course, quoi de plus simple que de lancer une seringuée d'acide sulfurique qui ronge les parois, dix minutes après vous pouvez chercher la compression !

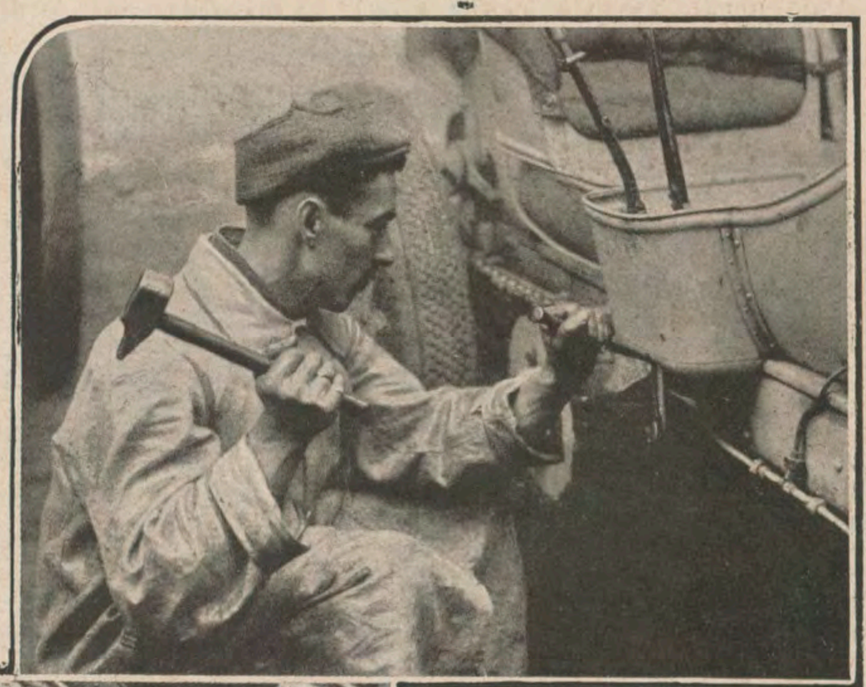
Je pense que vous n'ignorez aucun des moyens de provoquer un court-circuit. Quand j'étais au lycée, des camarades qui avaient quelques dispositions, savaient parfaitement « saboter » l'éclairage grâce à des pointes piquées dans les fils au bon endroit.

Les voitures de tourisme ne sont pas à l'abri.

Mais si les voitures de course sont plus que les autres visées par des concurrents sans scrupules, n'allez pas croire que votre voiture de tourisme soit tout à fait à l'abri du travail des saboteurs.

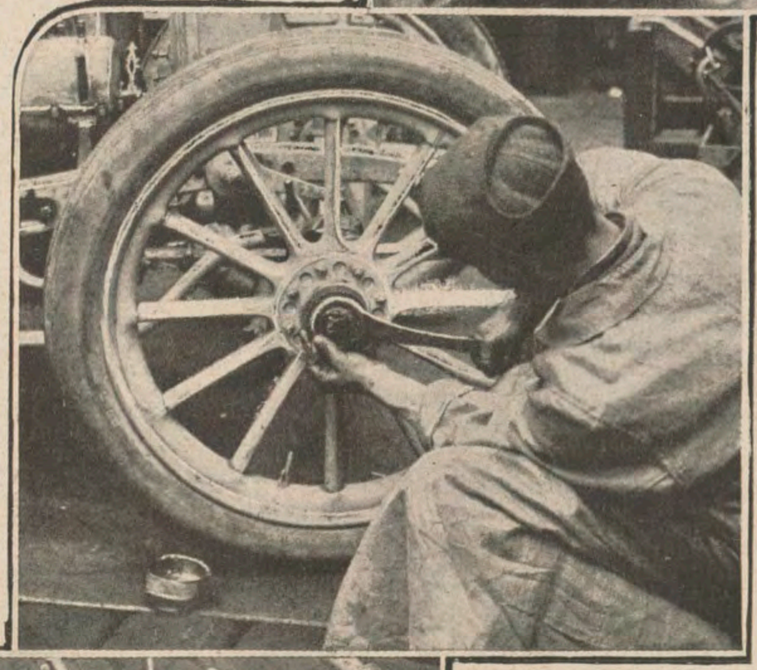
Il y a deux saboteurs : votre propre mécanicien, les mécaniciens des autres voitures du garage.

Vous dites à votre chauffeur : « Demain, nous partirons de bonne heure pour aller à Dieppe ou à Trouville ! » S'il a des raisons pour rester à Paris, ne comptez pas vous mettre en route. A l'heure du départ, vous le trouverez devent un capot ouvert, la boîte à outils éventrée à ses pieds, et cherchant à conjurer une panne qu'il déclare dès votre arrivée définitive. Enfin, votre voiture marchait parfaitement la veille, il n'y a pas de raison pour qu'aujourd'hui elle soit malade au point de ne pouvoir faire un kilomètre. Rassurez-vous ! demain elle ira mieux. Si la magnéto est démontée c'est que votre chauffeur avait des raisons sérieuses pour ne pas quitter Paris aujourd'hui ; demain, tout sera remis au point, il mettra son amour-propre à à vous ramener une voiture parfaitement réglée et vous pourrez faire autant de kilomètres que vous voudrez sans crainte d'avaries, mais aujourd'hui, au sujet de votre indignation, le mécanicien opposera à toutes vos plaintes une figure résignée de pauvre homme en proie à la plus fâcheuse déveine. Vous voulez sortir et il tient à rester, ne vous étonnez pas si c'est aujourd'hui justement qu'il doit rôder les soupapes ou nettoyer l'allumage. Quoi de plus simple pour lui que vous démontrer que le moteur tape, qu'il y a du jeu dans les paliers et dans les bielles et que vous risquez de tout fusiller en sortant avec une voiture dans un tel état. Vous vous y connaissez, c'est entendu, mais si malgré les conseils du mécano vous avez la prétention de partir, vous ne ferez pas dix kilomètres, car il aura mille moyens de vous mettre bellement en panne à une heure de toute gare, et vous ne gagnerez rien à vouloir jouer au plus fin. Trois ou quatre ratés successifs marqueront qu'il n'y a plus rien à faire avec la carburation ; peut-être bien un litre d'eau dans l'essence n'est pas étranger à cette pénible constatation : ou bien la tuyauterie va se désouder, par hasard, et vous allez semer sur la route l'essence ou l'huile. A petite allure, le conducteur fusillera très bien une fusée dans une borne ; la roue chauffera et grippera en moins de temps qu'il faut pour le dire. Vous crierez. A quoi bon ? le chauffeur tenait aujourd'hui à rester tranquille et vous l'obligez à sortir, contre son gré, ce n'est pas sans importance...



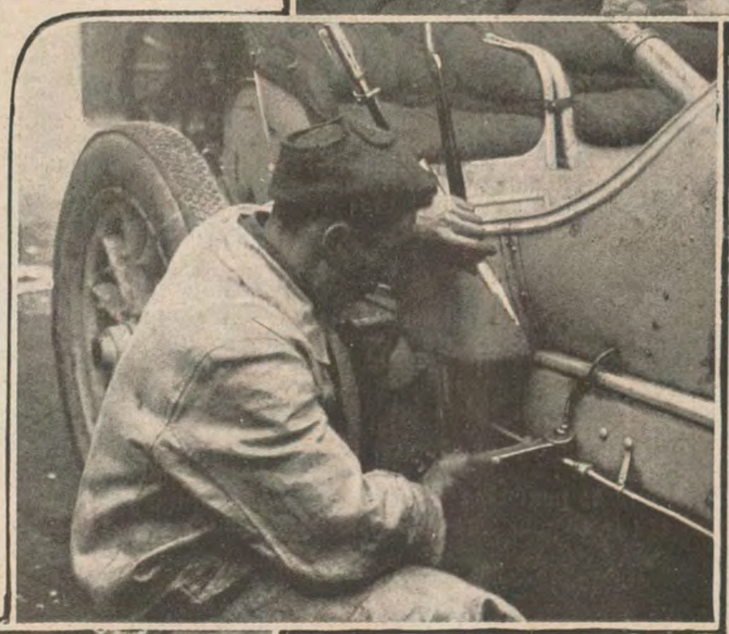
Le frein.

On coupe presque complètement le fil du frein à main, au premier effort, il cassera comme une corde à violon.



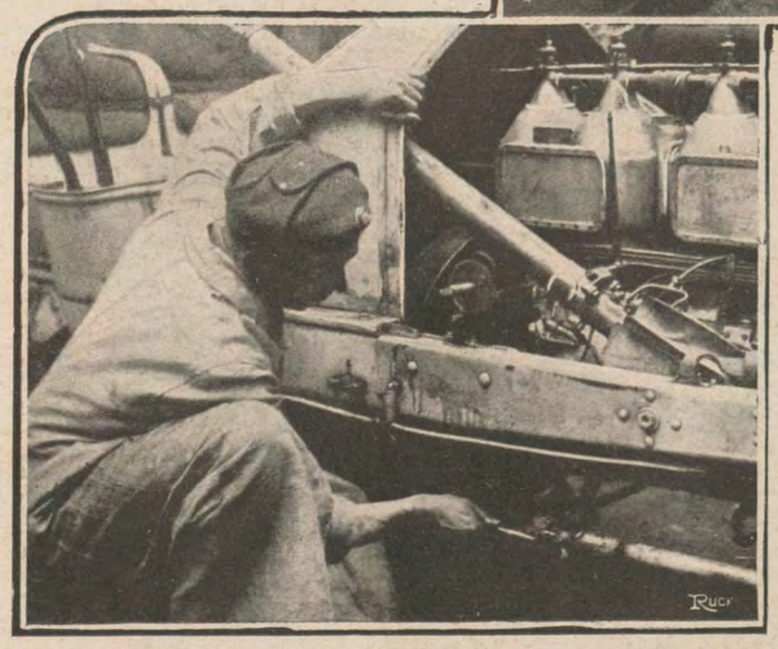
Les moyeux.

On ôte l'écrou et l'on remet le chapeau. Aux premiers mètres, la roue s'en ira tranquillement sur la route.



L'essence.

Une petite cale en bois dans le tuyau d'arrivée d'essence, il n'en faut pas plus pour mettre hors de soi le chauffeur le plus patient.



Un sabotage redoutable.

On desserre et on dégoupille l'écrou de direction, au bout de quelques kilomètres il filera tout à fait : alors gare la catastrophe !

Des sabotages criminels.

Il y a des sabotages plus graves. Ceci est une histoire connue dans le monde des garages. Un chauffeur avoit eu avec son patron une discussion peu courtoise ; renvoyé, il jura de tirer une noble vengeance avant son départ. Ce fut terrible, il savait que son propriétaire n'était pas assuré : il entra donc avec une réelle maîtrise avenue du Bois dans une dame qui traversait. La dame fut tuée, le chauffeur poursuivi fut condamné à trois mois de prison avec la loi Bérenger, homicide par imprudence, et le patron civilement responsable dut fournir une pension de quinze cents francs à deux orphelins. Comme sabotage, on ne peut guère rêver mieux.

Les semeurs de clous sur les routes les jours de course sont des saboteurs, ceux qui dans les quartiers des coureurs aèrent des boyaux d'un petit coup d'épingle sont des saboteurs, ceux qui desserrent un guidon ou déclavètent des pédales sont des saboteurs.

Les trucs ne sont pas d'aujourd'hui, mais le mot est nouveau. Jadis, on qualifiait plus violemment de tels procédés ; mais l'excuse de n'être que saboteurs suffit à beaucoup ; jadis ils auraient hésité. Il y avait l'amour-propre professionnel, le je ne sais quoi qui donnait au patron une confiance absolue en son homme. Sans doute on a fait de grands progrès moraux ; beaucoup de choses ont perdu de leur importance...

Si chaque fois qu'on prend un saboteur sur le fait, on lui faisait un sort, peut-être y aurait-il moins de saboteurs, mais les légendes se propagent. Les histoires se racontent dans les milieux automobiles et l'on a une vague admiration pour le mécano astucieux qui a joué un bon tour.

Mais sabotage pour sabotage, j'aime encore mieux celui d'amour-propre, que l'autre, pas très joli, de mesquine vengeance...

F.-A. Wheel.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE | **CYCLISME** | **RÉSULTATS TECHNIQUES** | **ATHLÉTISME** | **HIPPISME**

M. et Mme Boegler, dédaignant les moyens de locomotion terrestres, ont fait leur voyage de noces en ballon.

UNE PISTE.

Les voitures automobiles à moteur à essence ont été admises hier et aujourd'hui à la Fête des Fleurs au Bois de Boulogne.

Voilà une petite phrase qui n'a l'air de rien. Elle marque cependant une date dans l'histoire de l'automobile et dans celle de la vie mondaine au XX^e^ siècle.

Depuis leur création, les automobiles n'étaient pas en odeur de sainteté dans les milieux administratifs. On leur reprochait d'être bruyantes, malodorantes, d'effrayer les chevaux et de causer des encombrements; c'est à croire que les fonctionnaires de tous ordres n'étaient jamais sortis dans les rues de Paris et qu'ils n'avaient jamais vu, en fait d'automobiles que la voiture de Peugeot et le tricycle de Dion et Trépardoux avec sa chaudière à coke.

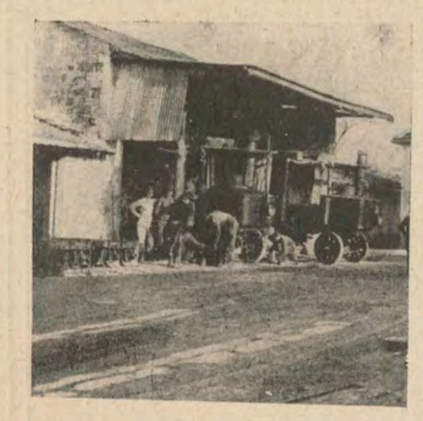
L'ostracisme qui pesait sur les automobiles depuis 1893 vient de cesser. Déjà, il y a quelques années, on avait entr'ouvert la porte. Les électriques avaient trouvé grâce devant le préfet de police et le conservateur du Bois de Boulogne. Je me souviens des luttes épiques que nous eûmes à soutenir pour leur permettre l'accès des fêtes du Bois de Boulogne. On a mis des années pour s'apercevoir, à l'Hôtel-de-Ville, que les voitures actuelles ne faisaient pas de bruit, étaient moins odoriférantes que les chevaux et que, soumis à moins de caprices que ces derniers, les moteurs restaient moins souvent en panne que les nobles bêtes. Il est certain que la limousine ou le landaulet du bon faiseur est moins bruyante que la plus silencieuse des électriques.

Tout ça c'est une question de mot. Le moteur à essence, cela devait sentir mauvais, et puis le pétrole, ça rappelait la Commune. Le moteur à explosions faisait trop souvenir des nihilistes!

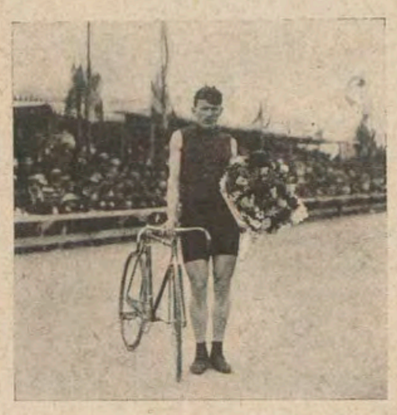
Tout est changé et l'automobile est venue apporter une vie nouvelle à la Fête des Fleurs, qui en avait besoin. La caisse des Victimes du Devoir ne s'en plaindra pas.

Et maintenant, qu'on a constaté qu'elles en seront l'ornement, je pense qu'il n'y a plus aucune raison pour interdire aux automobiles l'avenue des Acacias.

F.-A. WHEEL.



L'écurie des locomobiles employées depuis quelque temps dans l'armée italienne pour transporter les lourds fardeaux et pour les fours de campagne.



Laurent, de Brest, vainqueur du Grand Prix de l'Interrégionale et de la course de 25 kilomètres à Brest.

A TOUTES LES SAUCES!

Major Taylor, toujours sur la brèche, ne semble pas faire de progrès en ce moment. Mais est-il le seul coupable? Non. On ne lui laisse pas le temps de s'entraîner sérieusement. On l'essaie sur toutes les spécialités, lui enlevant de ce chef toutes chances de triompher un jour. Il est une justice à lui rendre, c'est que jusqu'ici il a eu une période de guigne assez rare et pourtant ses débuts faisaient espérer mieux. Nous croyons qu'il n'est pas à jamais déchu, mais avouez que notre assurance a certaines raisons d'être un peu moins conquérante: chat échaudé...

On a essayé Major en vitesse, il ne s'est jamais laissé décoller, mais il n'a jamais triomphé. Devant les mauvais résultats, on décide de le faire courir derrière tandems et on le matche avec le maître incontesté en la matière, avec Darragon. Que vouliez-vous qu'il fît, sinon se faire battre? C'est ce qu'il fit, et. . copieusement. Il est vrai qu'il avait été, la veille, victime d'une chûte qui l'avait fort endommagé. Quoi qu'il en soit il n'aurait jamais fait très bonne figure devant adversaire aussi redoutable.

Mais puisqu'on a échoué avec cette exhibition derrière tandems, pourquoi ne pas essayer le nègre maintenant derrière grosses motos et, s'il n'y réussit pas, pourquoi ne pas lui faire faire le plongeon de Schreyer ou la moto infernale?

Ne croyez-vous pas qu'il serait préférable de le laisser s'entraîner régulièrement et soigneusement pour retrouver ses jambes d'antan?

Pendant ce temps, Jacquelin réapparait et on annonce que Morin penserait à se remettre en piste! Pourquoi pas de Clèves ou Charron? JACQUES MORTANE.

Du 26 au 31 Mai.

AUTOMOBILE

Jeudi 30 mai.

Ile de Man, *Tourist Trophy* (389 kilom.): 1. Courtis, 8 h. 26 m. 27 s.; 2. Reid, 8 h. 35 m. 47 s.

Heavy Touring Car's Race (328 kilom.): 1. Mills, 7 h. 41 m.; 2. Fenton, 8 h. 35 m. 17 s.

Graphic Trophy (Course de côte): Henton (Berliet).

CYCLISME

Dimanche 26 mai.

Bordeaux-Paris (591 kilom.): 1. Van Houwaert, en 19 h. 40 m. 42 s.; 2. A. Ringeval; 3. J. Garrigou; 4. Cadolle; 5. H. Cornet.

ATHLÉTISME

Dimanche 26 mai.

Match Rowing-Club, Marne (6.000 m.): Le Rowing-Club gagne en 19 m. 36 s. 2/5.

HIPPISME

Dimanche 26 mai.

Chantilly. *Prix de Diane* (2.100 m.): 1. Saint Astra, au duc de Gramont (Spears); 2. Cartolina; 3. La Belle II. (18 partants.)

Prix Hedouville (2.000 m.): 1. King James, à M. V. Balli (Reiff); 2. Tagliamento; 3. Glouglou I^er^. (3 partants.)

Mardi 28 mai.

Saint-Cloud. *Prix Fleurissant* (steeple, 3.400 m.): 1. Nopal, à M. Liénart (Parfrement); 2. Le Trebuchet; 3. Laverrière. (8 partants.)

Jeudi 30 mai.

Chantilly. *Prix de la Pelouse* (handicap libre): 1. Montjoie, à M. Caillault (Mac Intyre); 2. François I; 3. Pamphile. (9 partants.)

Prix la Rochette (4.490 m.): 1. Procope, au duc de Gramont (G. Stern); 2. Tagliamento; 3. Pluie d'Or. (3 partants.)

Avis aux Sportsmen

A la suite de démarches faites par la Société Sportive d'Encouragement, la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest vient d'abaisser le prix des billets de Paris-Saint-Lazare à Maisons-Laffitte (Champ de courses) aller et retour à:

2 fr. 75 pour les 2^mes^ classes

et 1 fr. 50 pour les 3^mes^ classes.

Le professeur Chabrier vient de donner son assaut annuel, au cours duquel il a tiré avec le prévôt de Joinville, Vidal.

PRENEZ GARDE, MADAME!

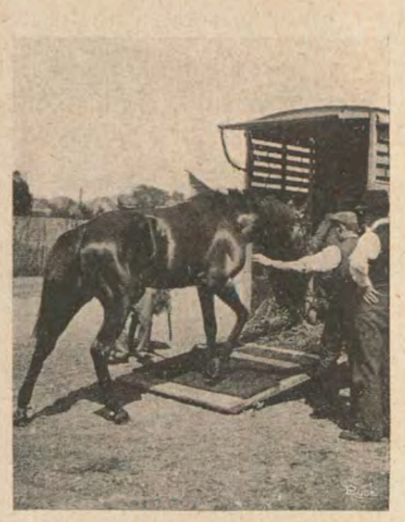
A Paris surtout, dans les endroits de bon ton, il est mal porté d'être gros, du moins quand on appartient au sexe féminin. L'autre sexe, celui qui est laid, s'accommode encore de dimensions exagérées. Certains même, qui confondent enflure avec majesté, ne sont point fâchés de se signaler par là à l'attention de leurs contemporains. Ils estiment qu'il vaut encore mieux se faire remarquer de cette manière que de ne pas se faire remarquer du tout.

Mais le beau sexe, dans un « certain monde » a horreur de cet épaississement. Vous ne savez pas ce que souffre une grosse dame pénétrant dans un thé, sous les regards ironiques de celles dont le volume est moindre. Je ne le sais pas non plus, mais je l'imagine très bien.

Ne pas grossir; c'est surtout à cela que pensent les femmes. Elles pensent encore, dit-on, à un certain nombre d'autres choses. Mais celle-là occupe dans leur vie intérieure une place prépondérante. Aussi les procédés et les remèdes proposés à cette fin d'une importance capitale sont-ils innombrables, et du reste contradictoires, mais toujours d'une rigueur à faire frémir

Il y en a un bien simple qu'elles n'ont pas encore tenté, ou si peu, qu'il est inutile d'en parler; ce serait de consacrer chaque jour quelques heures à un exercice plus violent que la sortie en voiture. Seulement voilà: aucun auteur aimé ne l'a encore préconisé... Mais ça viendra, et alors, vous verrez!

Je sais bien qu'il y a le tennis. Mais, outre qu'elles le pratiquaient précisément à l'âge où elles ne grossissaient pas encore, il y en a si peu qui s'y donnent du mouvement. FERNAND BIDAULT.



Le départ du centre d'entraînement: le cheval monte dans le van qui va le conduire au champ de courses.

MŒURS ANGLAISES.

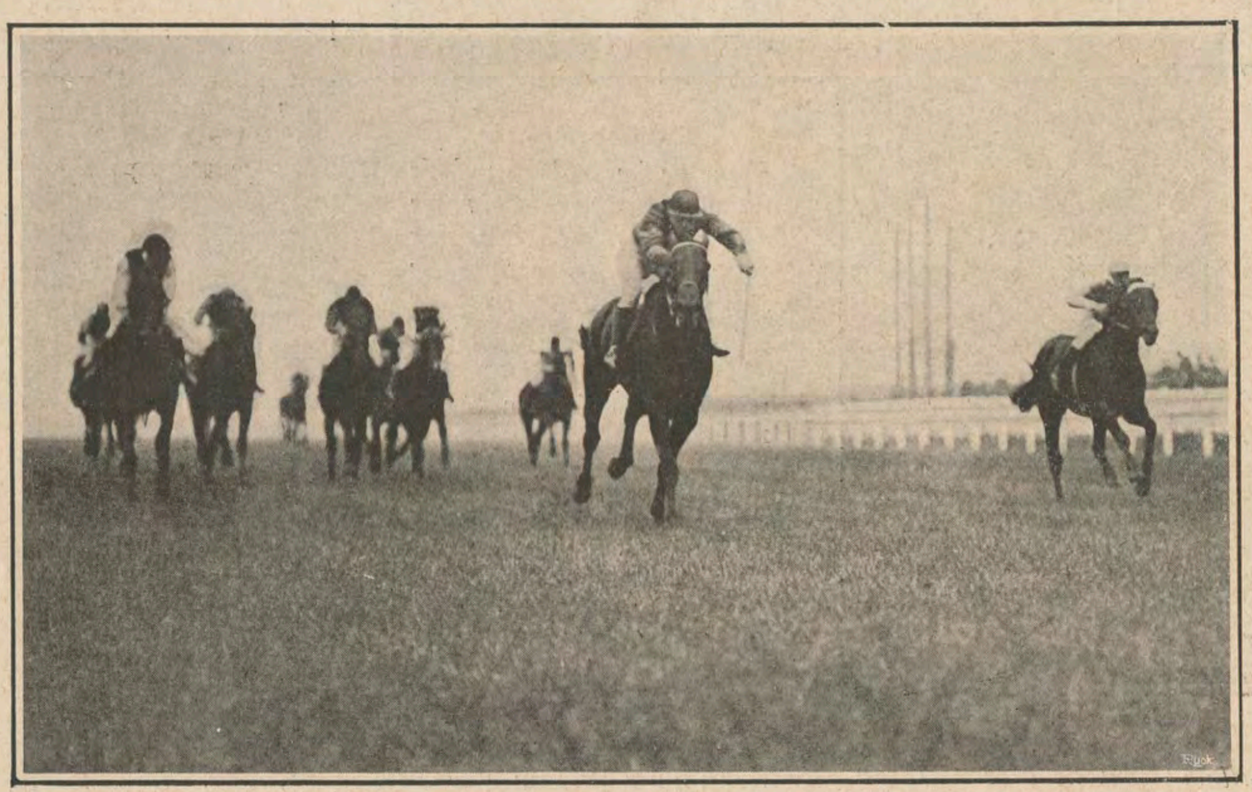
Le public anglais est, paraît-il, beaucoup plus sportif que nous. Lorsque des chevaux restent au poteau ou perdent vingt longueurs à la starting, jamais il ne réclame et il n'est point question de remboursement de paris. Il n'existe même pas chez eux de porte-drapeau pouvant permettre au starter d'annuler un départ défectueux. Dès que les rubans sont levés, brisés ou non, le fait est définitif; on m'a raconté qu'une fois, par la suite d'un mauvais fonctionnement, les rubans ne se sont levés que d'un côté et six chevaux ont pu partir, tandis que dix-sept autres ont été mis dans l'impossibilité absolue de prendre part à la course. Aoh! c'était très bien!

Il me semble que l'épithète de sportives appliqué à de telles habitudes n'est pas très juste. Il vaut mieux chercher l'explication de ces mœurs dans un autre trait du caractère britannique. Les Anglais sont des parieurs enragés. Une anecdote nous dit qu'un jour un homme tomba dans la Tamise; parmi la foule spectatrice, un sauveteur se précipite pour aller au secours du malheureux. On l'arrête d'un mot: il y a pari. Aussitôt la foule regarde avec plus d'intérêt; et l'histoire ajoute sinistrement que l'homme se noya. J'admets qu'il y a là de l'exagération; mais cela dépeint néanmoins un état d'esprit spécial, qui est celui du beau joueur.

Nous autres, nous sommes plus sportifs, je crois; et c'est un reste de nos vieilles traditions. De même qu'autrefois, du temps de la vieille chevalerie française, on ne comprenait que le combat singulier à armes égales, de même aujourd'hui on veut que dans toute lutte les concurrents soient mis à même de recourir à tous leurs moyens et de ne devoir être battus que sur leur propre mérite.

Le public cependant doit se rendre compte qu'il faut des règles fixes et strictes, pour éviter les soupçons qui accueillent les mesures laissées à l'arbitraire. De leur côté, ceux qui sont chargés de rédiger, d'appliquer ou d'interpréter ces règles, doivent avoir le souci de maintenir par l'équité la sincérité des résultats.

BOÏARD.

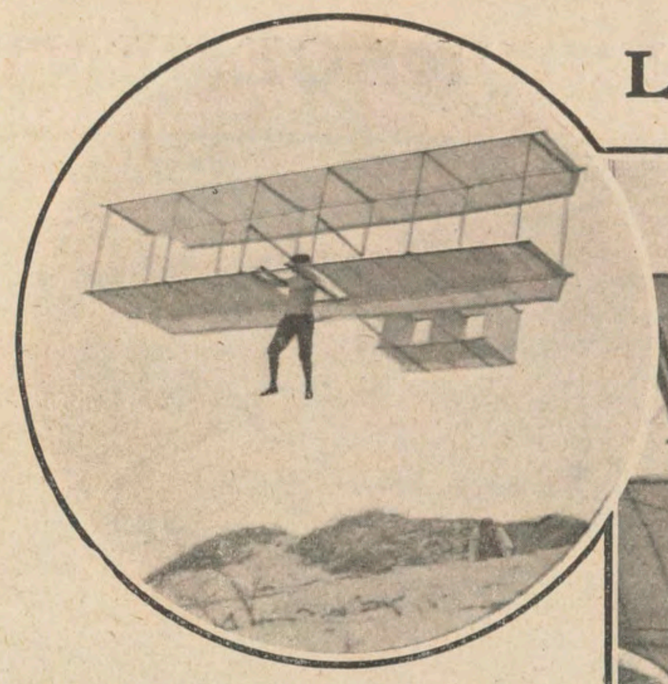


L'ARRIVÉE DU MANCHESTER CUP HANDICAP

Le Manchester Cup handicap, doté d'un prix de 68.750 francs et d'une coupe de 6.250 francs, a été couru le 24 mai sur 2.400 mètres à Manchester. C'est Beppo, à M. J. A. de Rothschild (W. Higgs), qui a remporté la victoire, battant de deux longueurs Speculor (A. Flanagan). Veno (Crisp), troisième, à une tête. Il est impossible en France de prendre ainsi des photographies d'arrivées de face.

Marsan, par Elf et l'Orangerie, à M. Schenkel, vient d'être acquis par l'Administration des Haras. Il a couru 58 fois, a gagné 16 courses et s'est placé dans 18.

L'AVIATION AU TOUQUET

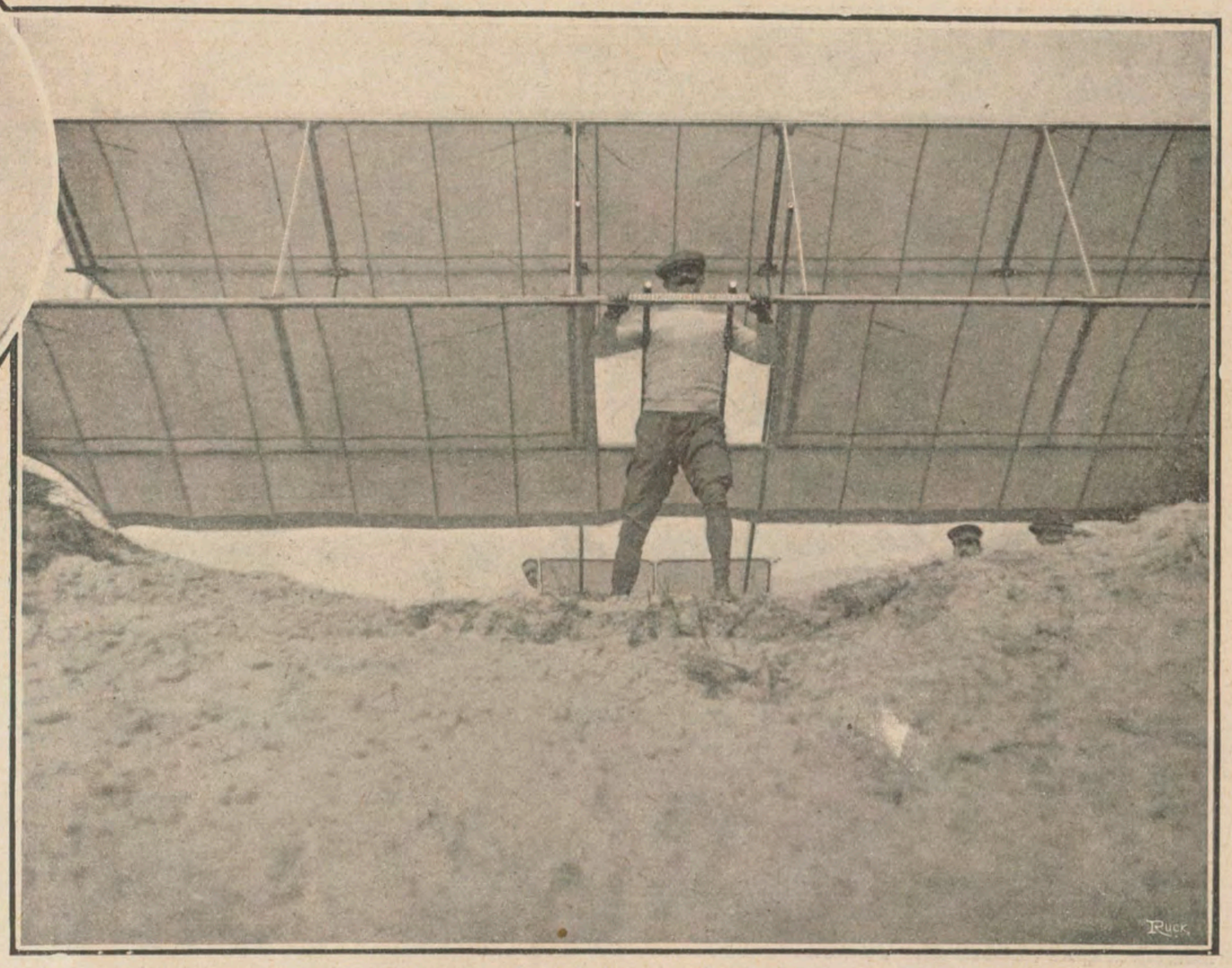


L'appareil en plein vol.

Cet appareil d'expérimentation exécute des vols d'une quarantaine de mètres.

Il est désormais certain que les essais de l'aéroplane à moteur Léon Delagrange seront prochainement continués au Touquet-Paris-Plage. M. Delagrange s'y est déjà rendu à diverses reprises et il doit bientôt y élever le hangar qui abritera son appareil. Tout récemment, il y exécutait en collaboration avec MM. Charles Voisin, Henry Farman et Colliex, des vols planés d'une quarantaine de mètres de longueur au moyen d'un simple aéroplane sans moteur, type Chanute, de 18 mètres carrés de surface. Quant à l'appareil qui, à Bagatelle, provoqua l'admiration des partisans de la locomotion aérienne par le plus lourd que l'air, il trouvera sur cette plage immense le plus remarquable des champs d'action.

F. Peyrey.



L'aéroplane Chanute au Touquet.

M. Gabriel Voisin expérimente en ce moment, au Touquet, un appareil du type Chanute, en collaboration avec MM. Léon Delagrange, Henri Farman et Colliex.

Le Grand Prix du Tir aux Pigeons

Le baron Robert Gourgaud,

Qui vient de gagner le Grand Prix du Tir aux Pigeons au Cercle du Bois de Boulogne. C'est la première fois que ce prix est remporté par un Français.

Depuis six ans que le Grand Prix du Cercle du Bois de Boulogne, qui consiste en un objet d'art d'une valeur de 8.000 francs, offert par M. James Gordon-Bennett, directeur du *New-York Herald*, est disputé à cette époque de l'année; il vient d'être, pour la première fois, remporté par un Français : le baron Robert Gourgaud, qui en sera détenteur pendant un an, car, pour en être l'heureux et véritable propriétaire, il faut arriver à être trois années de suite le gagnant de cette épreuve... ce qui est un tour de force, d'adresse, de précision, difficile à obtenir trois années consécutives.

Le rapport.

Les pigeons tués sont rapportés par les retrievers, spécialement dressés à cet usage.

Il se passera, croyons-nous, encore assez de temps, avant que le donateur soit obligé de tirer huit nouveaux billets de mille pour l'achat d'un nouvel objet d'art. Lundi 27 mai, mardi 28 et mercredi 29, le stand de la pelouse de Madrid présentait l'aspect des journées célèbres dans les fastes de ce cercle select. Le premier jour deux pigeons devaient être tirés; le deuxième jour quatre pigeons; le troisième six; deux pigeons manqués entraînaient la mise hors concours. L'entrée était de 150 franc par tireur; le gagnant recevait le montant des entrées et voyait son nom inscrit sur l'objet d'art dont il devient, on l'a vu, le détenteur pour un an.

Le classement définitif a donné le résultat suivant : 1er baron Robert Gourgaud, tuant 12 sur 12; 2e baron Napoléon Gourgaud, président du cercle, tuant 11 sur 12; 3e M. Magourine, tuant 11 sur 12; 4e baron Léon de Dorlodot, tuant 10 sur 11. La victoire du baron Robert Gourgaud, comme la seconde place obtenue par son frère le baron Napoléon Gourgaud, ont été chaudement acclamées; tous deux depuis quinze ans, sont bien connus comme tireurs aux pigeons de tout premier ordre; pour le baron Léon de Dorlodot, il s'en est fallu de peu, qu'il ne recommence son exploit de l'année 1868, où il gagnait la coupe offerte par l'empereur Napoléon III, comme à Monaco en 1885 et en 1893, où il remportait le Grand Prix du Tir aux pigeons. Une pareille endurance, à près de quarante ans de distance, méritait d'être citée.

Gustave Voulquin.

LE MATCH BASSE-SEINE-ENCOURAGEMENT

L'équipe de la Société Nautique de la Basse-Seine, gagnante du match.

Le match classique, qui mettait aux prises, dimanche dernier, les équipes de la Basse-Seine et de la Société d'Encouragement, avait attiré une foule considérable de curieux. Cette épreuve est revenue à la Société Nautique de la Basse-Seine, battant la Société d'Encouragement au Sport Nautique, de 6 longueurs, couvrant les 4.000 m. en 11 m. 18 s., temps qui égale le record de la course.

LE PRIX BLANCHET

Périer.

Le champion du R.C.F. a triomphé dans le 100 mètres en 11 s. 3/5.

Le départ du 400 mètres.

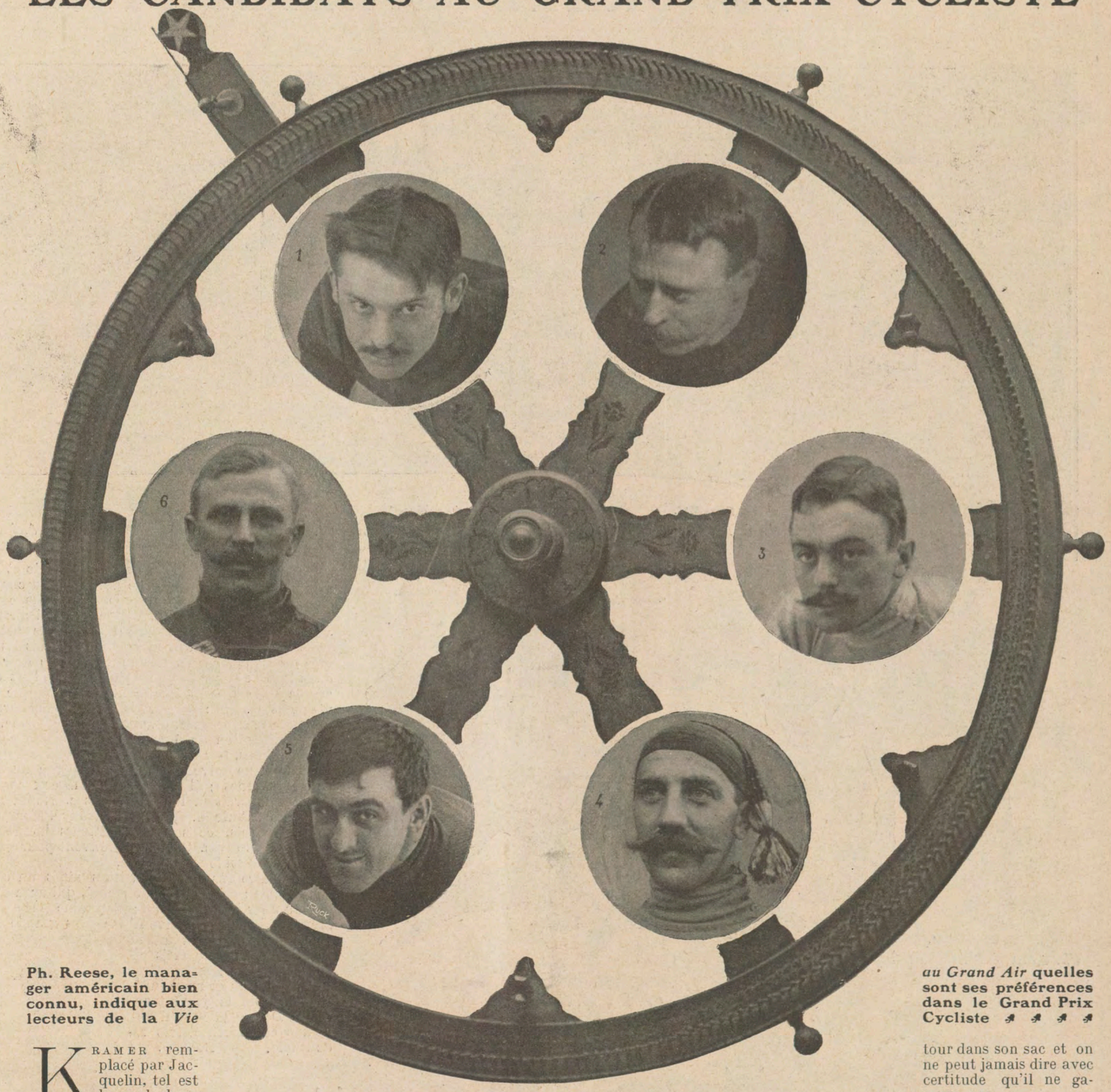
Belin du Coteau (S. A. M.) a remporté la victoire dans le 400 mètres, battant Faillot (R. C. F.), Hulin (S. A. M.).

Rod.

Rod s'est adjugé l'épreuve des 110 mètres haies, en 16 s. 4/5.

Les importantes épreuves du Prix Blanchet, disputées dimanche dernier sur le terrain du R. C. F. à la Croix-Catelan, ont été l'objet de luttes très vives. Finalement, le R. C. F. gagna dans le classement par équipes, devant la S. A. M. et le Stade, dans l'ordre.

LES CANDIDATS AU GRAND PRIX CYCLISTE



Qui gagnera le Grand Prix Cycliste ?

La roue de notre loterie indique Friol (1) comme vainqueur et Van den Born (2), Poulain (3), Mayer (4), Jacquelin (5) et Ellegaard (6) comme susceptibles de le menacer, sinon d'en triompher.

Ph. Reese, le manager américain bien connu, indique aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* quelles sont ses préférences dans le Grand Prix Cycliste

KRAMER remplacé par Jacquelin, tel est le seul changement parmi les engagés du Grand Prix Cycliste de cette année. Presque tous les autres coureurs seront les mêmes qu'en 1906. Leur forme est-elle la même aujourd'hui ? On peut répondre non, pour certains.

Les hommes susceptibles de fournir le vainqueur sont Friol, Poulain, Ellegaard, Van den Born, Mayer et même Jacquelin.

Certains souriront en voyant que je parle de l'ex-pioupiou et ils auront tort. Jacquelin est certainement le plus athlétique du lot ; toutefois, il ne se donne pas assez la peine de travailler. S'il voulait seulement s'entraîner pendant un mois, vous constateriez qu'il est encore aussi bon que jadis.

Il a à cœur de se réhabiliter aux yeux du public et il ne serait nullement extraordinaire de le voir dans la finale. On ne sait jamais, avec ce diable d'homme.

Van den Born, Ellegaard et Mayer complètent le lot des vieux, depuis longtemps sur la brèche. Ellegaard, toujours si régulier, si vite, si tacticien, ne sera peut-être pas encore au mieux de sa forme. Il vient lentement, mais sûrement et sera plus entraîné au moment des championnats du monde.

Mayer est en ce moment très vite. Il est malin, possède plus d'un tour dans son sac et on ne peut jamais dire avec certitude qu'il ne gagnera pas.

Van den Born, fatigué par sa saison d'hiver, revient peu à peu et mérite d'avoir de nombreux partisans.

Quant à Poulain, sur une piste aussi régulière que celle du Vélodrome de Vincennes, il pourrait fort bien être battu. En tête, à la sortie du virage, il sera probablement remonté dans la ligne droite.

Mais mon favori est Friol, l'homme le plus vite du monde. Il doit triompher et régulièrement triompher, surtout s'il ne perd pas la tête devant une épreuve aussi importante. Espérons qu'il ne se laissera pas émouvoir. Si oui, personne ne doit le battre.

On nous objectera qu'il s'est fait vaincre dimanche dernier par Mayer sur le vélodrome de Marseille. Mais cette défaite n'est pas suffisamment probante. Fatigué par le voyage, n'escomptant pas une telle défense de la part du vieux champion allemand, Friol n'a pas été lui-même. Il sera tout autre à Vincennes : entraîné sérieusement, bien reposé, il se présentera au poteau au mieux de sa forme. Et là, il doit reprendre sa revanche sur Mayer. En définitive, je crois à sa victoire dans la finale, autant qu'on peut compter sur un homme aussi nerveux, aussi facilement émotionnable. Et derrière lui, je pense trouver, dans la bataille suprême, Ellegaard et Poulain.

PH. REESE.

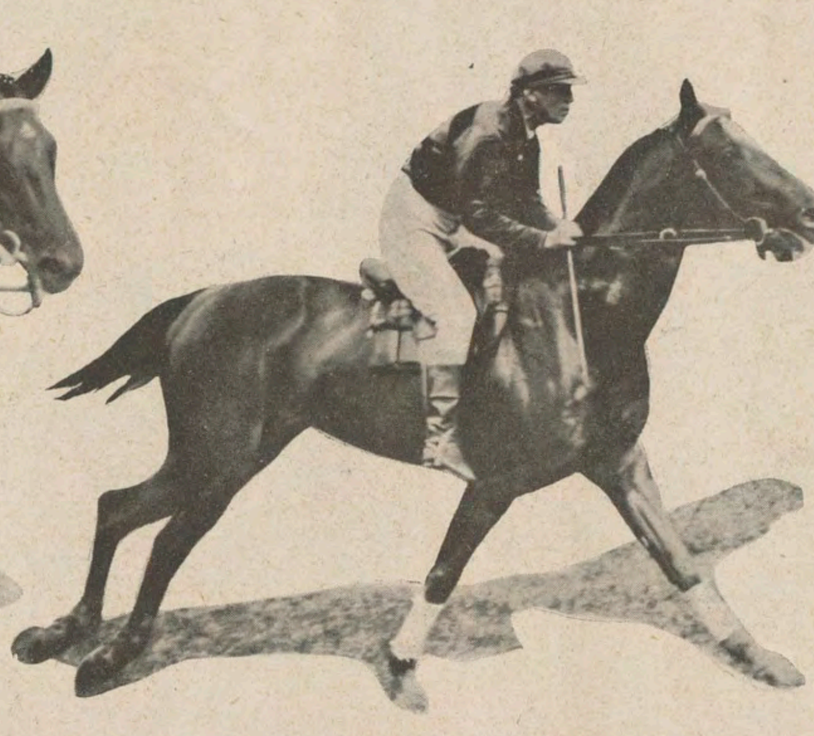
LE GRAND STEEPLE-CHASE D'A

Fragilité.
J. â., à M. Percy Woodland.

Nopal.
Ch. 5 ans, à M. Liénart.

Do be Quick.
J. â, à M. C. R. Hodg

Le Trébuchet.
Ch. 4 ans, à M. Kousnetzoff.



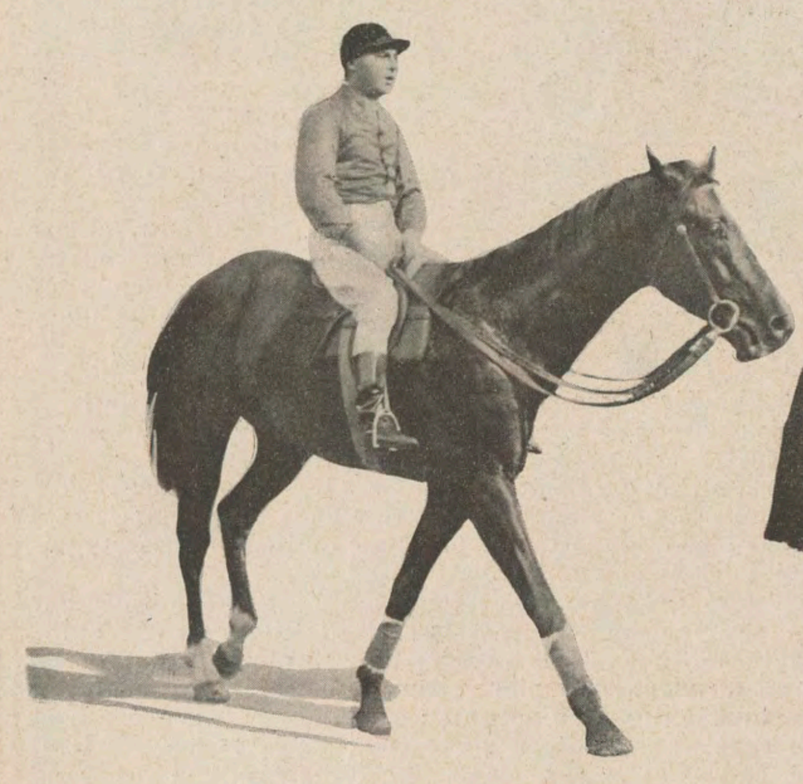
Dandolo.
Ch. â., à M. Fischhof.

Les doyens de la course sont Dandolo et Violon II : Dand assumer la tâche de porter la surcharge de 3 kilos vaut sa victoire dans le Grand Steeple de 1904 ; mais est très douteux. Violon II a lui aussi 8 ans : c'est vétéran du steeple-chasing; il est sur la brèche depuis l'âg mais la déveine l'a toujours poursuivi dans les grosses épreuve être en bonne forme, puisqu'il vient de finir 4e en haies à dans le Prix Ranville ; on ne peut cependant oublier qu'il a accroc à la fin de l'année dernière. Hipparque et Fragilité, qui viennent ensuite : Hipparque est un cabochard; quand à Fra une bête merveilleuse, et, si elle est en forme, elle sera très

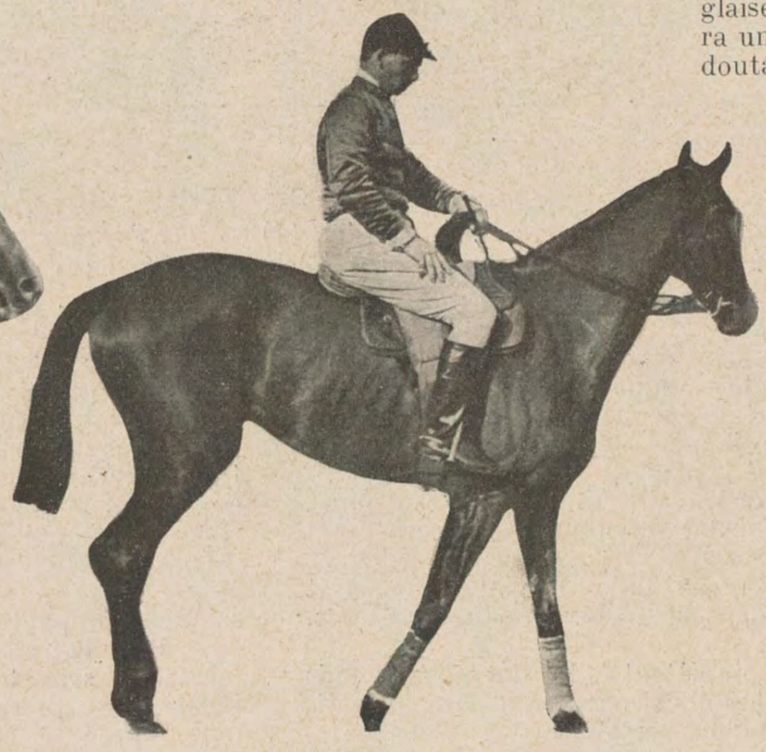
La génération de 6 ans est représentée par Journaliste et celle de 5 ans, par François, Nopal et Morgeot, puisque Grace Le Sphinx ne doivent pas être au poteau du départ. La chan naliste s'impose; il barre de nombreux concurrents ; mais, s'accommoderait mal du terrain sec. Nopal n'est pas confir obstacles d'Auteuil. Quant à Matsouyé, Morgeot et surtout François, ce sont des lutteurs honnêtes et des sauteurs éprouvés. Cela suffit souvent pour gagner une épreuve d'aussi longue haleine.

Les quatre ans opposent à leurs aînés un contingent respectable : ce sont Le Trébuchet, qui aura de la difficulté à aller jusqu'au bout; Capitaine III et Grosse Mère, qui feront preuve d'une plus grande ténacité : Choisy-le-Roi, qui a à son actif une brillante mais récente carrière ; enfin, Granule, qui a un courage indéniable. Reste la jument anglaise, Do be Quick, qui sera une concurrente très redoutable.

BOIARD.



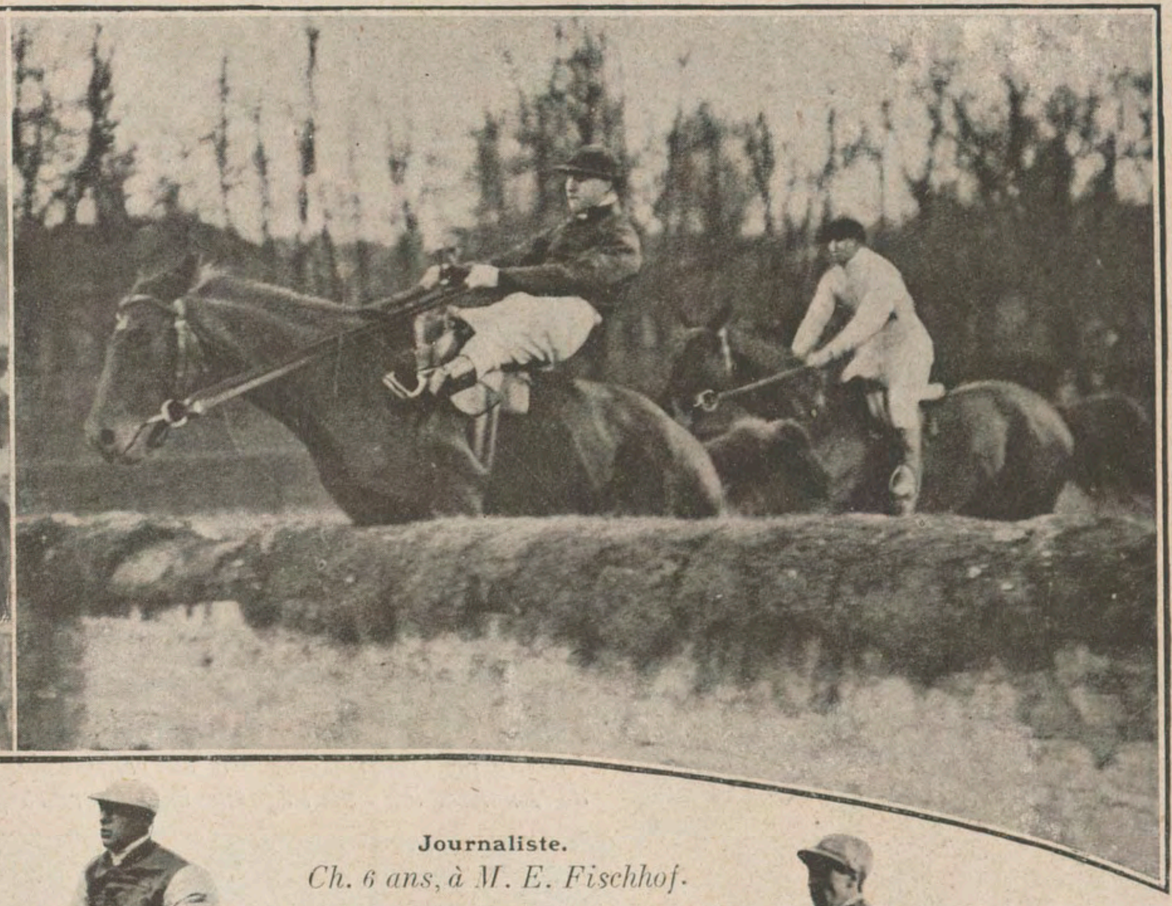
Choisy-le-Roi.
Ch. 4 ans, au Comte Sampiéri.



François.
Ch. 5 ans, à M. L. N. André.

Morgeot.
Ch. 5 ans, au Comte G. de Ganay.

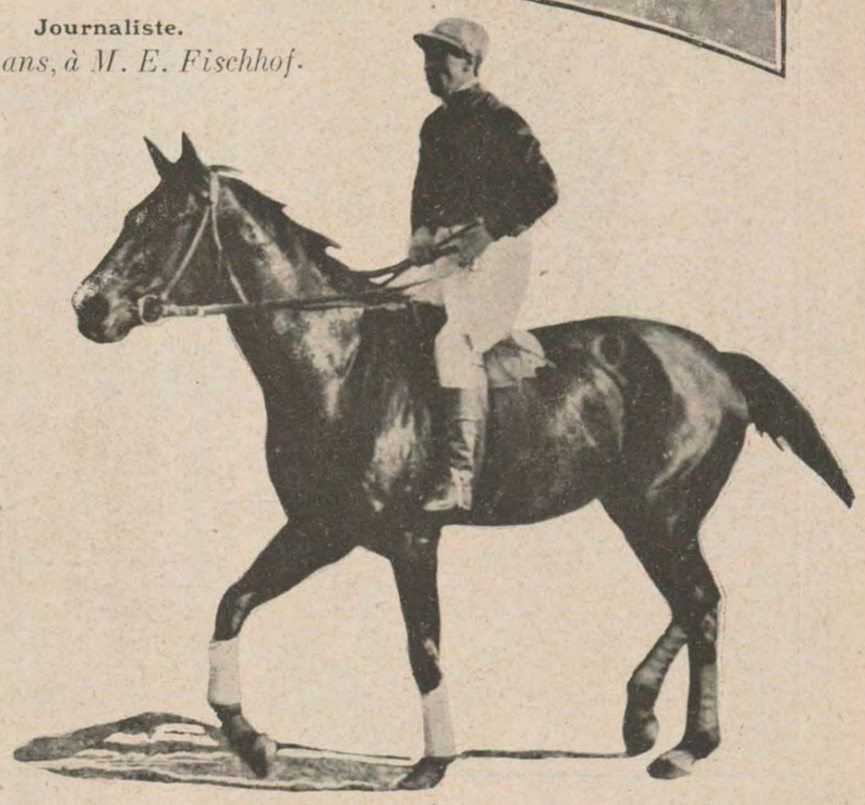
...UTEUIL — QUELQUES FAVORIS



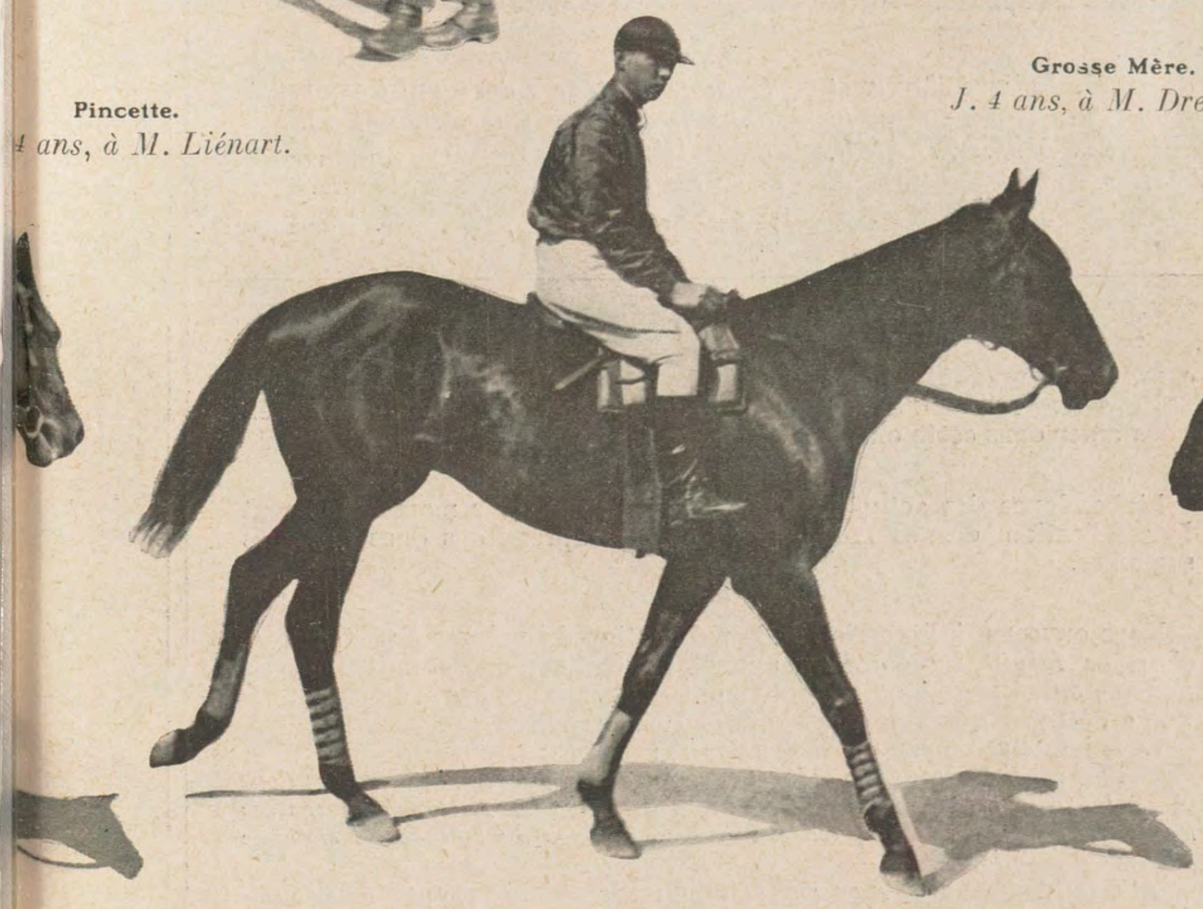
...vrait
...e lui
...épart
...rieux
... ans,
...mble
...Ouen,
...petit
... ans,
...c'est
...euse;
...ouyé,
...ng et
...Jour-
...ussi,
...r les

Matsouyé.
Ch. 6 ans, à M. Braquessac.

Journaliste.
Ch. 6 ans, à M. E. Fischhof.



Pincette.
...4 ans, à M. Liénart.



Grosse Mère.
J. 4 ans, à M. Dreyfus.

Granule.
J. 4 ans, à M. Siméon.

Violon II.
Ch. â, à M. Douvreleur.

Capitaine III.
Ch. 4 ans, à M. Braquessac.

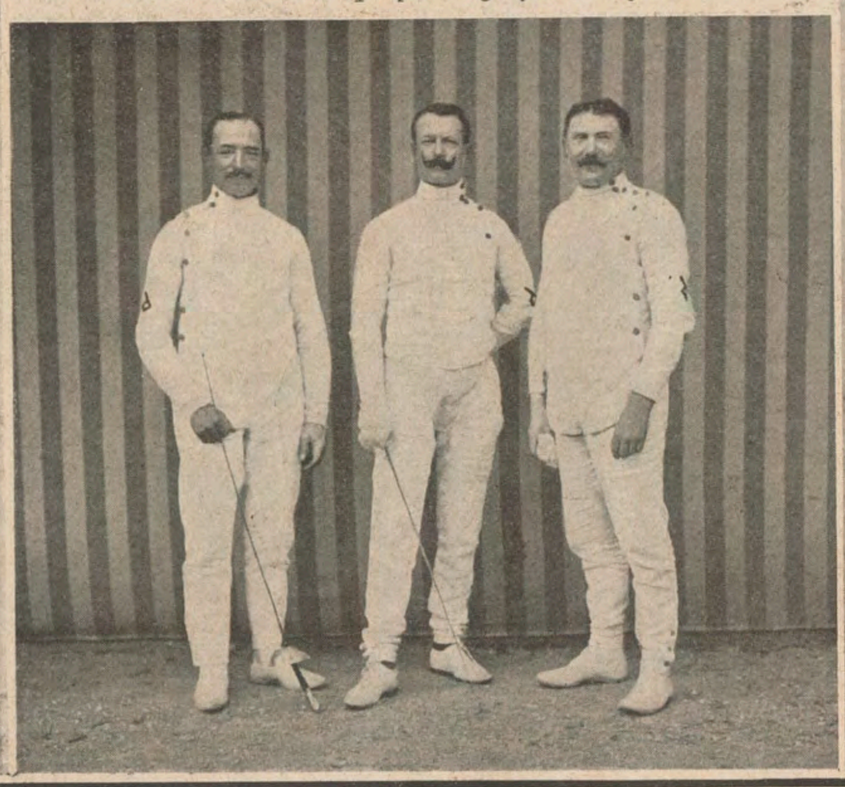
LA SEMAINE DES ARMES DE COMBAT

Le vainqueur du Tournoi du pistolet.

Le tournoi du pistolet est revenu au baron de Schonen, battant MM. Perrigor, Perrodon, le commandant Ferrus et Pétropoulos.

L'équipe française.

La Coupe Internationale a été remportée par l'équipe de France, battant l'équipe belge par 15 points à 24.



L'équipe du Nord.

L'équipe du Nord, composée de MM. Lefèvre, Leleu et Leroux, a remporté la Coupe de France battant dans la finale l'équipe du Rhône, formée de MM. Trombert, Clergue et Soulier.

Le gagnant du Tournoi individuel.

C'est le docteur Edom qui a triomphé dans le tournoi international individuel. Il n'a pas reçu une seule touche au cours de tous ses assauts.

La Semaine des Armes de Combat disputée aux Tuileries du 25 mai au 1er juin, a remporté un vif succès et a prouvé une fois de plus la supériorité de nos escrimeurs sur ceux de l'étranger.

NOTES DES ÉDITEURS

Qui n'a pas vu, debout sur leurs petites jambes, au bord de la chaussée, ces enfants dont les yeux brillants de convoitise, regardent tristement passer les autos somptueuses qui défilent devant eux.

Comme en rêve, dans les carrosseries brillantes, ils voient d'autres petits, joyeux, riants, heureux ceux-là et un regard d'envie montent vers tous ces petits riches dont ils ignoreront toujours les plaisirs.

De concert avec l'*Auto*, *Femina* a voulu réaliser une fois au moins le rêve de ces enfants, et pour cela, elle demande à tous ses lecteurs possédant une voiture de la prêter à quelques-uns de ces gamins qui s'en iraient goûter dans la campagne quelque part, hors des murs de Paris. Nous demandons nous aussi à nos lecteurs de bien vouloir s'associer à cette œuvre de charité et de se priver généreusement pendant une après-midi de leur voiture. Nous ne doutons pas que tous n'aient à cœur de le faire.

Que ceux que cette bonne œuvre intéresse veuille bien nous écrire au plus tôt pour nous donner leur adhésion et, le jeudi 20 juin, qui est le jour fixé, envoyer leur voiture de façon à ce qu'elle se trouve à une heure et demie devant l'hôtel des Publications Pierre Lafitte, 90, avenue des Champs-Elysées. Le départ est fixé à 3 heures.

Femina conduira les heureux bambins désignés et leur maman, dans les bois de Fausses Reposes. à Ville-d'Avray, près des étangs; des jeux seront organisés et un goûter leur sera servi. Le retour se feraà 6 heures précises.

Nous remercions d'avance ceux de nos lecteurs qui voudront bien nous aider dans cette œuvre sociale.

ø

L'abondance des actualités nous force à supprimer momentanément la publication de nos hors-texte. Nous la reprendrons dans quelques semaines.

ø

Nous ouvrons, à l'occasion de la publication du volume *Les Aventures d'Arsène Lupin*, un concours auquel pourront prendre part tous les acheteurs dudit volume. Ils trouveront dans une des pages de ce livre le bon à détacher qu'ils devront joindre à leur réponse.

Le sujet de ce concours est le suivant :

Quelles sont, à votre avis, les trois aventures les plus extraordinaires dont Arsène Lupin est le héros dans le livre de Maurice Leblanc? placez ces aventures par ordre de préférence, indiquez la page du volume où chacune d'elles est mentionnée.

Afin de départager les *ex æquo*, indiquer le nombre probable des solutions conformes à celle choisie par la majorité; la date de clôture de ce concours sera publiée ultérieurement.

Pierre Lafitte et Cie.

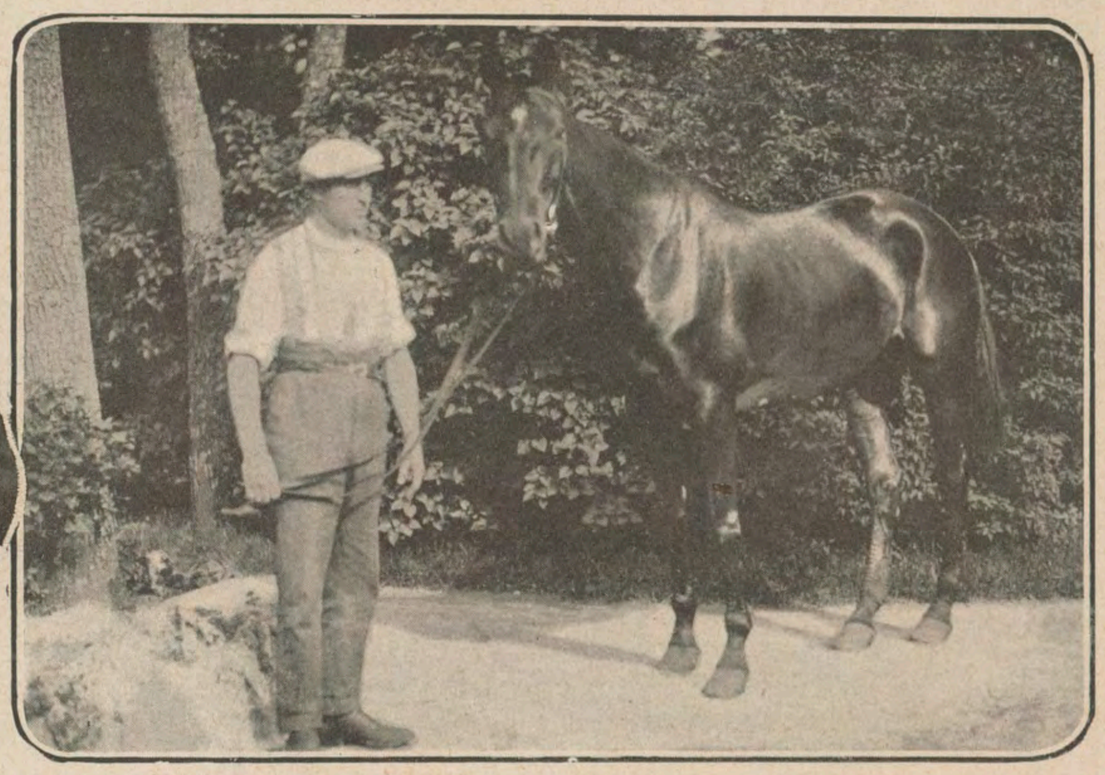
MISS WOODLAND A PARIS

Une femme entraîneur ⌀ Ses succès en Angleterre et déjà à Paris. ⌀ Une famille de sportsmen et de sportswomen ⌀ La galanterie voudrait que Do be Quick gagnât le Grand Steeple ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

Miss Woodland et Percy Woodland.

Miss Woodland a bien voulu se laisser photographier pour La Vie au Grand Air, *malgré son horreur de la publicité, en compagnie de son frère, le célèbre Percy Woodland.*

Un vif sentiment d'étonnement se répandit l'autre jour parmi les chevaux qui travaillaient sur les terrains d'Achères, lors de l'arrivée de quatre nouveaux camarades. L'un de ceux-ci, au lieu de porter tout bonnement un enfant fragile. un vieux lad racorni ou un entraîneur autoritaire, balançait fièrement une gracieuse jeune fille aux yeux rieurs mais au regard énergique. Le premier étonnement passé,



Do Be Quick.

Do be Quick, à M. C.-R. Hodgson, courra le Grand Steeple. Un engagement supplémentaire a été fait pour elle.

un sourire de malice fronça leurs naseaux; mais lorsqu'ils virent miss May Woodland s'élancer au galop rapide de sa monture, et, sa jupe claquant joyeusement au vent, frianchir tous les obstacles avec une habile sûreté et une élégante crânerie, ils firent entendre un léger hennissement d'admiration. L'un d'eux s'écria : « En voilà une nouveauté, une femme-jockey ! — Non, dit un vieil hongre de 8 ans, on a raconté à mon copain Bûcheron, quand il a été courir le Grand National à Liverpool, qu'en 1805, un match se courut à York sur 3.200 mètres entre Allegro, à M. Bloomfield, monté par le jockey F. Buckle qui gagna trois fois le Derby, et Louisa au Colonel Thornton, montée par Mme Thornton, une intrépide amazone. Si cela vous intéresse, elle était vêtue d'un corsage et d'une cape écarlates, d'une amazone nankin et de bas brodés chaussés dans des bottines écarlates. Eh bien, après une lutte acharnée, celle-ci gagna le match d'une encolure ». Tant il vrai que, chez les chevaux comme chez les hommes, il y a toujours de vieilles barbes pour nous rappeler qu'il n'y a rien de nouveau sous le soleil.

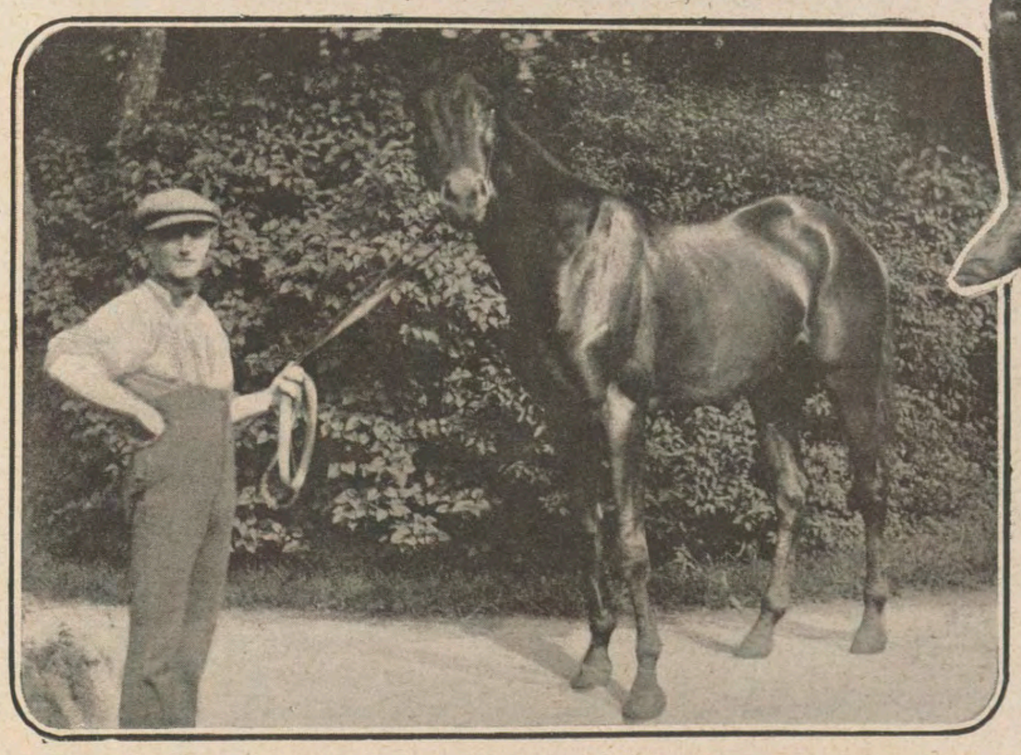
Ce qu'il y a de nouveau, en tout cas, c'est la maëstria avec laquelle miss Woodland remplit ses fonctions d'entraîneur particulier de M. C.-R. Hodgson. Pendant la semaine qui a précédé son départ pour la France, elle a gagné 7 courses; et, pour les débuts de ses pensionnaires, l'autre jour, à Saint-Ouen, Whipsnade a remporté le prix de l'Aunis. Elle est, d'ailleurs, d'une famille prédestinée : son père, E. Woodland, dresse et entraîne des chevaux aux environs de Londres; son frère, W. Woodland, va disputer la Grande Course de Haies avec son élève, Wild Aster; enfin,son autre frère, P. Woodland est trop connu pour qu'il soit utile de rappeler ses victoires du Grand National avec Drumcree, du Grand Steeple avec Dandolo et Canard, de la Grande Course de Haies avec Fragilité, et ses succès comme entraîneur particulier de M. Vagliano.

Miss Woodland a amené en France quatre chevaux pour la Grande Semaine d'Auteuil. Son jockey habituel l'accompagne : c'est Morgan, le fameux jockey du roi d'Angleterre; naturellement, il monte royalement. C'est lui qui va piloter Do be Quick, pour laquelle un engagement supplémentaire a été fait dans le Grand Steeple. Souhaitons-leur bonne chance, au jockey, à la jument, et surtout à la gracieuse entraîneur.

René Riondet.

Morgan, jockey d'Edouard VII

C'est le célèbre jockey du roi d'Angleterre, Morgan, qui montera Do Be Quick dans le Grand Steeple.

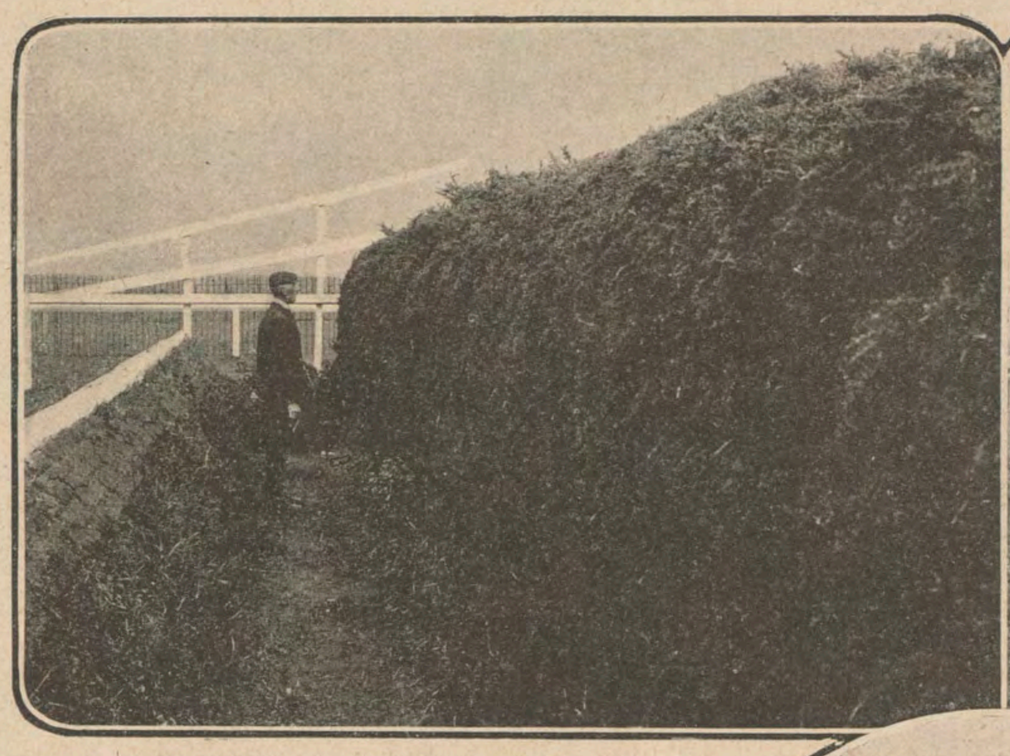


Whipsnade, gagnant du prix de l'Aunis.

Le premier succès de Miss Woodland en France a été remporté dans le prix de l'Aunis à Saint-Ouen, avec Whipsnade, monté par Morgan.

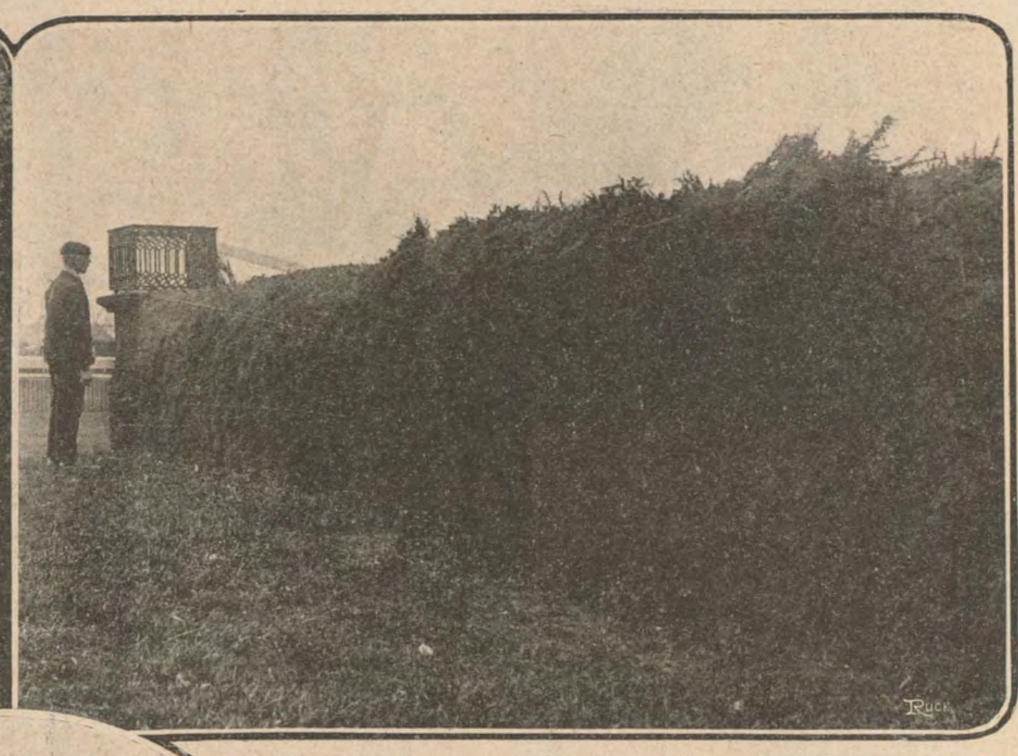
Les Obstacles en Angleterre et en France

Le Derby anglais et le Derby français du Steeple-Chasing — La sévérité des obstacles d'Aintree — La comparaison entre les performances des plus récents vainqueurs



Le distant Chair à Liverpool.

Cet obstacle est vu du côté où les concurrents s'enlèvent pour sauter. On distingue très nettement le rail *ou poutre blanche qui indique l'obstacle aux chevaux; le fossé; la haie, et dans le fond les "run out" destinés à empêcher les dérobards de passer à côté.*



Le distant Chair à Liverpool.

C'est le même obstacle qu'on appelle aussi l' "open ditch", vu du côté où les chevaux se reçoivent après le saut. Si l'on considère que la haie a 1 m. 40 de haut environ et que le fossé qui la précède a à peu près 1 m. 50 de large, on se rend compte du bond que doivent fournir les concurrents.

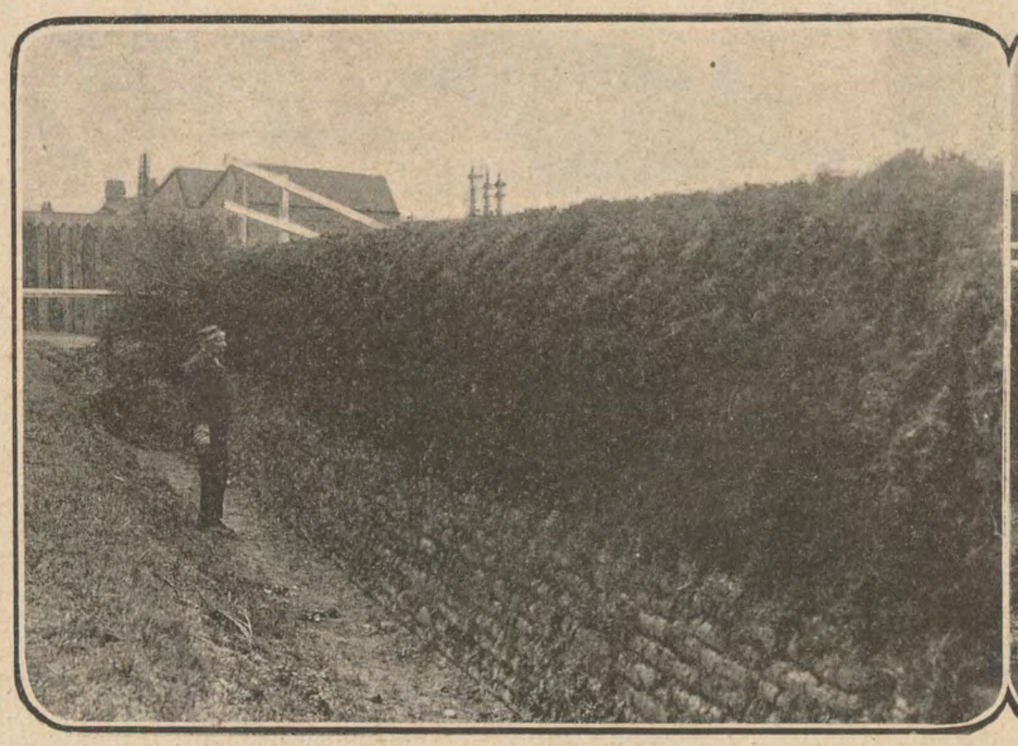
Dans le Grand National de 1907.

Eremon, le gagnant, saute la rivière, serré de près par le cheval démonté Rathvale. A remarquer la position du jockey rappelant de très loin celle qui est adoptée en France. Cette course avait réuni 23 partants.

Le Derby des steeple-chasers anglais se court dans les derniers jours de mars à Aintree, aux portes de Liverpool, sur une distance de 7.200 m. Le Derby des steeple-chasers français se court dans les derniers jours de mai ou les premiers jours de juin à Auteuil, aux portes de Paris, sur une distance de 6.500 m. Tandis que le premier est resté un handicap doté d'une allocation de 75.000 francs, le second est devenu, depuis 1890, une course à poids pour âge dont le vainqueur rapporte à son propriétaire une somme de 125.000 francs, plus un objet d'art de 10.000 francs.

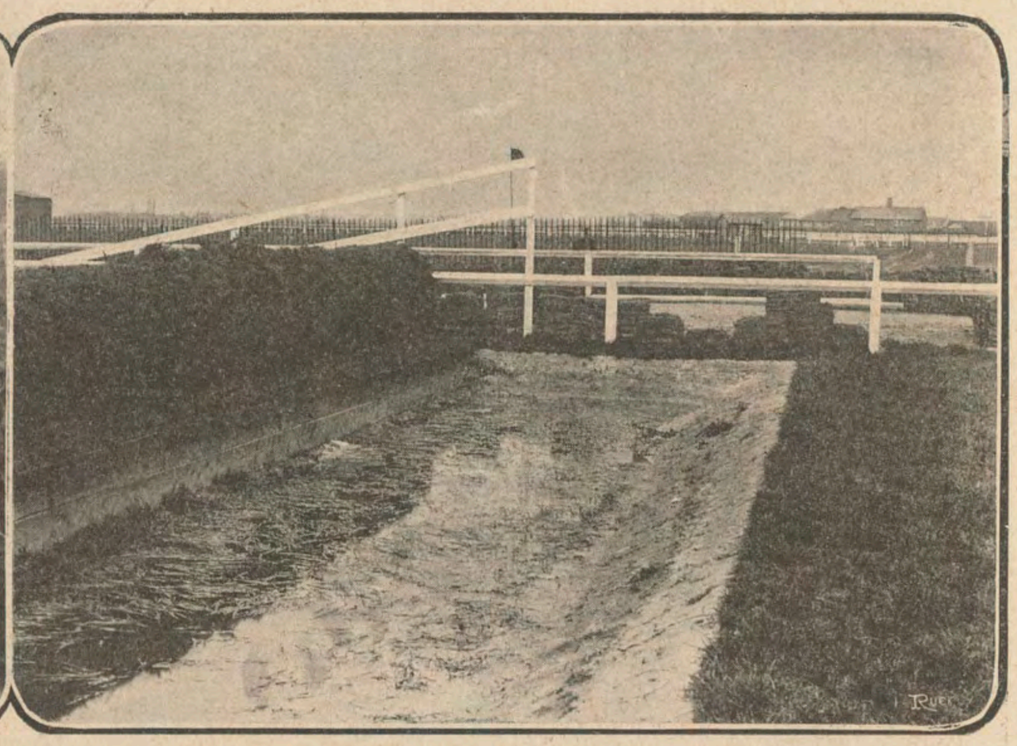
Ces deux grandes épreuves présentent d'autres différences plus importantes qui font ressortir les divergences profondes existant entre la méthode anglaise et la méthode française. Les concurrents, d'abord, sont beaucoup plus âgés de l'autre côté du détroit. Depuis Empress, en 1880, on ne trouve, parmi les vainqueurs du Grand National, aucun cheval de 5 ans et seulement 7 chevaux de 6 ans : l'âge des autres varie de 7 à 11 ans. Le Grand Steeple, en ces dix dernières années a été remporté par 4 chevaux de 4 ans, 4 de 5 ans, 1 de 6 ans et 1 de 7 ans. C'est cette raison qui doit expliquer la rapidité ordinaire du train de la course française : car l'année où elle fut gagnée par Gratin, âgé de 7 ans, elle fut courue moins vite qu'un Grand National.

Les obstacles d'Aintree sont beaucoup plus imposants et plus durs que ceux d'Auteuil, ainsi qu'on peut s'en rendre compte d'après les photographies publiées : ils comportent de chaque côté des "run out", sortes de barrières à claire-voie, destinées à empêcher les tentatives de dérobade, et, en avant, un "rail" ou poutre blanche qui indique au



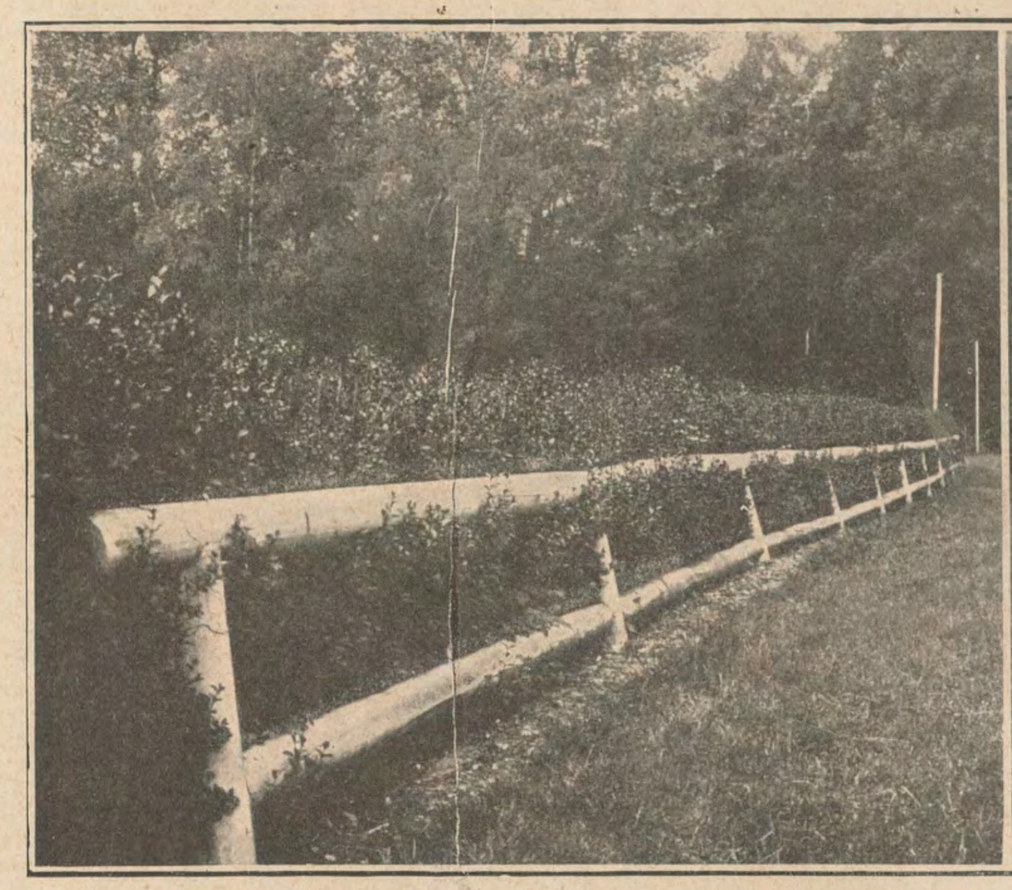
Le Beechers Brook à Liverpool.

C'est l'obstacle le plus dangereux de tout le parcours; aussi les concurrents y laissent-ils souvent une partie de leur chance. Le saut qu'il exige nécessite une grande dépense de force et beaucoup de souplesse.

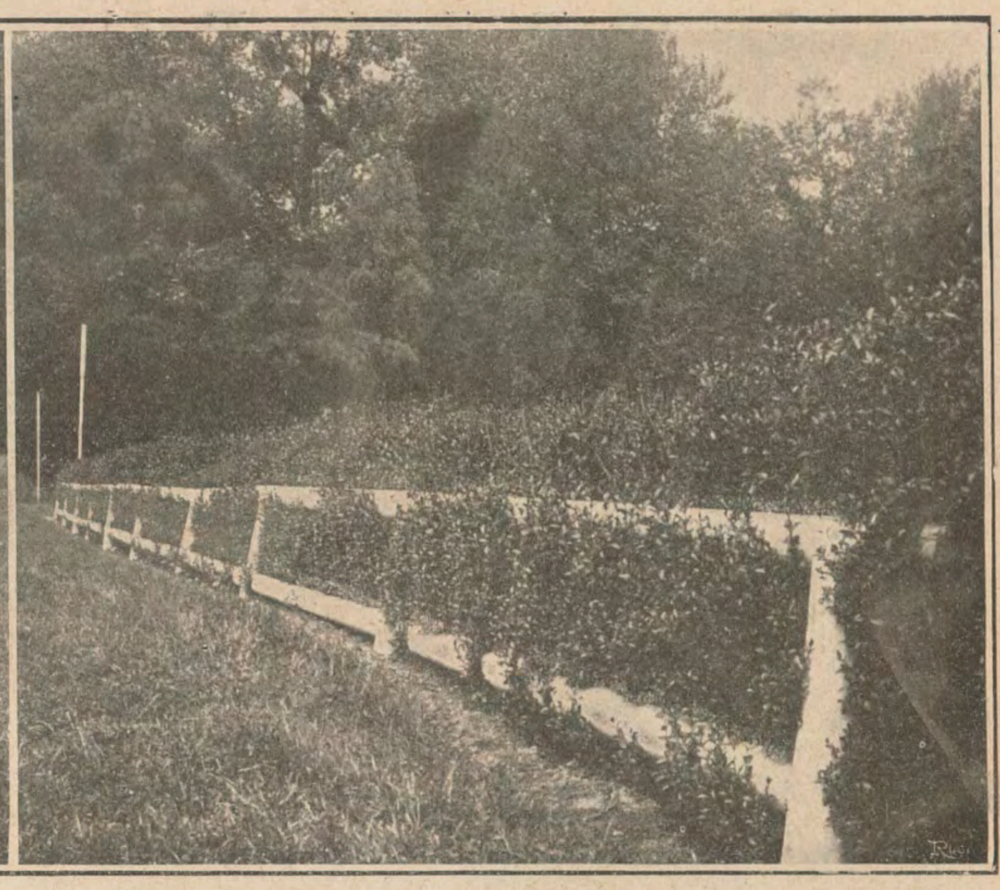


La rivière à Liverpool.

Les dimensions de cet obstacle sont véritablement imposantes, tant par la hauteur de la haie qui la précède que par la largeur de la rivière elle-même. C'est autre chose que la rivière d'Auteuil.



La double barrière à Auteuil.
Elle est vue ici du côté où les chevaux se reçoivent à la fin du parcours. L'obstacle n'est pas dangereux en lui-même ; il est abordé par les chevaux au moment où ils commencent à fournir tout l'effort.



La double barrière à Auteuil.
C'est une simple haie située entre deux barrières distantes l'une de l'autre de 1 m. 20 environ. Elle se saute indifféremment dans les deux sens : elle est représentée ici vue du côté du pesage.

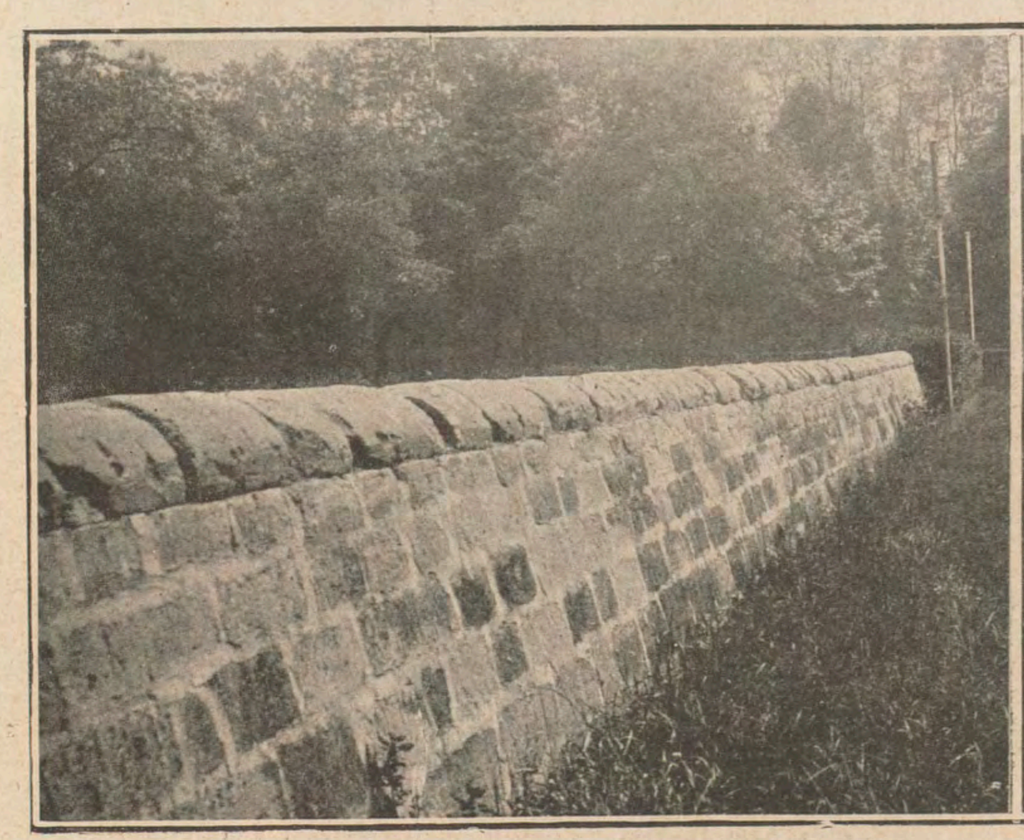
cheval l'endroit où il doit prendre le saut. Sur un parcours aussi sévère, les jockeys agissent avec précaution : quelques longueurs avant l'obstacle, ils reprennent très légèrement leur monture, lui faisant comprendre ainsi l'effort violent qu'elle doit fournir. Dans ces conditions, l'éducation des concurrents doit être poussée très loin, afin d'en faire des sauteurs accomplis, autrement dit des "leppers". Le cas d'Ascetic's Silver est un exemple probant de cette perfection du dressage: dans le Grand National de 1905, après avoir désarçonné son jockey, il accomplit tout le parcours sans cavalier, franchissant correctement tous les obstacles. L'année suivante, il remporta la victoire.

Les temps sont intéressants à consulter. Si l'on remarque que l'épreuve anglaise se court à un moment où le terrain est généralement très lourd, qu'elle comporte 700 mètres de plus que le Grand Steeple et qu'enfin, elle est disputée par des chevaux âgés souvent très chargés, on est amené à conclure que la différence n'est pas très sensible entre Aintree et Auteuil: on a donc tort de se figurer généralement que les parcours d'obstacles s'effectuent en Angleterre à une allure très lente. Une performance superbe est à noter, celle de Burgrave II l'an dernier, surtout si on la rapproche de celle de Clyde qui, dans le Gladiateur, course plate, a couvert les 6.200 mètres en 7 m. 20 s. 2/5, sur le pied de 1 m. 11 s. le kilomètre, soit 2 secondes de plus que Burgrave dans le Grand Steeple

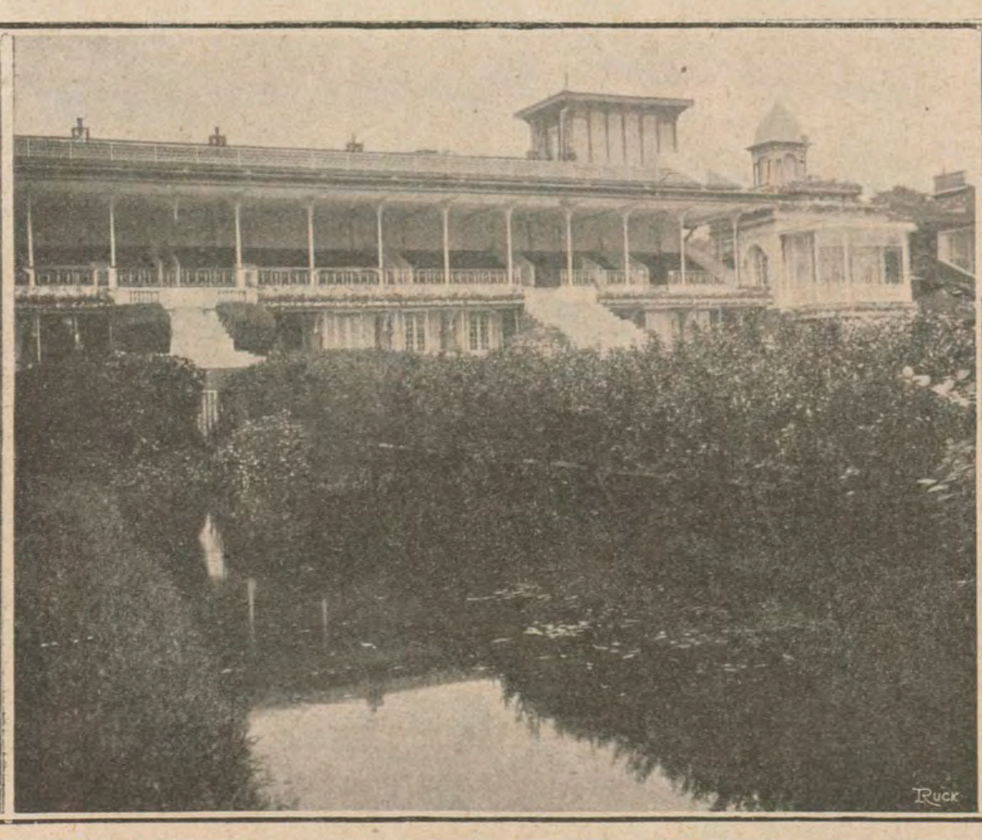
D'après ce modeste aperçu comparatif, ce qu'il faut admirer sans réserve chez nos voisins, c'est la résistance de leurs steeple-chasers : car, jusqu'à un âge avancé, ils accomplissent, correctement et docilement, le sévère parcours d'Aintree.

René Riondet

ANNÉE	VAINQUEURS	AGE	POIDS	TEMPS	TEMPS DU KILOMÈTRE	PARTANTS	PLACÉS
	GRAND NATIONAL						
1897	Manifesto	9 ans	71 k. 1/2	9' 49"	1' 21" 4/5	28	18
1898	Drogheda	6 »	69 k. 1/2	9' 43" 1/5	1' 21"	25	10
1899	Manifesto	11 »	79 k. 1/2	9' 49" 4/5	1' 22"	19	10
1900	Ambush II	6 »	71 kilos	10' 1"	1' 23" 2/5	16	8
1901	Grudon	11 »	63 k. 1/2	9' 47" 4/5	1' 21" 3/5	24	9
1902	Shannon-Lass.	7 »	64 kilos	10' 8"	1' 24" 2/5	21	11
1903	Drumcree	9 »	71 kilos	10' 9" 2/5	1' 24" 3/5	23	7
1904	Moifoa	8 »	66 k. 1/2	9' 58" 3/5	1' 23"	26	9
1905	Kirkland	9 »	72 kilos	9' 48" 4/5	1' 21" 4/5	27	8
1906	Ascetic's-Siver	9 »	67 k. 1/2	9' 34" 2/5	1' 19" 4/5	23	9
1907	Eremon	âgé	63 k. 1/2	9' 47" 1/5	1' 21" 3/5	23	8
	GRAND STEEPLE						
1897	Solitaire	5 ans	70 kilos	7' 39"	1' 10" 3/5	16	10
1898	Marise	5 »	70 kilos	n'a pas été pris	—	7	4
1899	Tancarville	4 »	62 k. 1/2	—	—	15	6
1900	Mélibée	4 »	62 k. 1/2	—	—	10	5
1901	Calabrais	6 »	72 k. 1/2	—	—	13	9
1902	Gratin	7 »	72 k. 1/2	9' 41"	1' 29" 2/5	11	4
1903	Veinard	5 »	70 kilos	n'a pas été pris	—	12	5
1904	Dandolo	5 »	70 kilos	8' 12" 1/5	1' 15" 4/5	14	7
1905	Canard	4 »	62 k. 1/2	7' 42"	1' 11"	13	8
1906	Burgrave II	4 »	62 k. 1/2	7' 28"	1' 9"	13	6



Le mur en pierres à Auteuil.
Il est surtout dangereux dans les courses de 4.000 mètres; car, comme il se trouve être le second obstacle, les concurrents ne sont pas encore assez échauffés et l'abordent à une allure trop raccourcie.



La rivière des tribunes à Auteuil.
Plus large que la rivière du huit, elle est devenue moins difficile depuis que le sol qui l'entoure est entretenu et ne se dérobe plus sous les sabots des concurrents, comme il le faisait trop souvent autrefois.

LE PRIX DU JOCKEY-CLUB

Procope dans le Prix La Rochette ⸗ Les incidents de Maisons-Laffitte et d'Enghien ⸗ Une innovation des commissaires de la Société Sportive d'encouragement ⸗ Variations sur le Derby ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗

Dihor Pollet Ping-Pong Mordant Glion Bravo Ouadi-Halfa

UN PASSAGE DEVANT LE CHATEAU DANS LE PRIX DU JOCKEY-CLUB

Quatorze chevaux se présentèrent au départ du Prix du Jockey-Club (100.000 francs, plus 10.000 francs à l'éleveur, 2.400 mètres). Dès le départ, Mordant s'élance en tête, mais il est aussitôt repris et Ouadi-Halfa le passe, menant à bonne allure devant Bravo, Glion et Pernod. Aux écuries, Pernod fléchit, Ouadi-Halfa continue en tête. Mais à l'entrée de la ligne droite, il rétrograde, tandis que Bravo se détache. Mordant s'élance à sa poursuite et le règle en quelques foulées. Biniou qui avait eu de la peine à se faire jour survient très fort, mais ne parvient pas à remonter Mordant et succombe de 3/4 de longueur.

Le jeudi de Chantilly ne comportait, au milieu d'épreuves de consolation, qu'une course réellement intéressante : c'est la troisième manche du Prix La Rochette ; elle a permis à un bon cheval de faire ses preuves sur la distance. Procope, amené dans une condition remarquable par son habile entraîneur Ed. Cunnington, a couvert les 4.400 mètres du parcours avec une véritable maëstria, affirmant ainsi une fois de plus sa qualité ; puisque, sur les trois manches de ce triennal, il en a gagné deux, celle qui est ouverte aux trois ans et celle qui est réservée aux quatre ans.

A part ça, la semaine se serait écoulée le plus tranquillement du monde, s'il n'y avait eu deux incidents qn'il est impossible de passer sous silence. Vendredi, à Maisons-Laffitte, Lutour, qui n'avait pas existé huit jours auparavant dans un prix à réclamer de 3.200 mètres derrière Le Belvédère et Montifault, s'est littéralement promenée sur les 2.900 mètres du Prix de Cesny, un handicap de 6.000 francs. Le public a été légèrement étonné ; il a eu tort, car le lendemain, il a vu encore mieux. Wertingen, lors de sa dernière course le 14 mai, n'avait pu ni suivre le train, ni sauter une haie. Or, samedi, à Enghien, dans un handicap de 10.000 francs, il a gagné non pas arrêté, ni même de ce qu'il a voulu ; il a gagné comme une locomotive, si bien emballé, que son jockey Alec Carter n'a pu le maîtriser que 500 mètres après le poteau. L'entraîneur a donné, paraît-il, de ces performances contradictoires une explication toute simple : jusqu'ici il dressait Wertingen sur les haies en lui donnant des morceaux de sucre en récompense. Comme

à la suite d'une chûte faite à Saint-Ouen, le cheval se montrait rebelle à ce mode d'entraînement, les morceaux de sucre furent remplacés par des coups de fouet. Et voilà ! Comme vous voyez, c'est très simple. Mais le public, ignorant ce détail qui a son importance, puisqu'il transforme radicalement une bête en quinze jours, le public, dis-je, a manifesté son étonnement d'une façon bruyante. Il y eut une esclandre, qui fut vite apaisée, grâce à la sagesse des commissaires de la Société Sportive d'encouragement. Ceux-ci, dont la vigilance est sans cesse en éveil, ont remarqué que, depuis quelque temps, les interversions de forme se manifestent plus spécialement sur leurs hippodromes : ils ont donc fait faire des écriteaux rouges, portant le mot « Enquête », qu'il a suffi d'afficher samedi pour calmer la foule. Cette innovation fait grand honneur à la psychologie des commissaires de la Sportive : ils se sont inspirés de cette vieille anecdote du barbier qui, pour attirer les clients, avait accroché dans sa boutique un écriteau avec cette phrase : « On rase demain gratis ». Il paraît, du reste, que cette excellente idée leur est venue l'autre jour à la suite de l'incident de Queyrac, qui s'est produit aussi sur un hippodrome de la Société Sportive : alors que le public marquait une certaine effervescence en face d'un résultat un peu trop imprévu, le jockey du second eut la bonne idée de réclamer contre le premier. Or, dès l'affichage du mot « Réclamation », le public se calma.

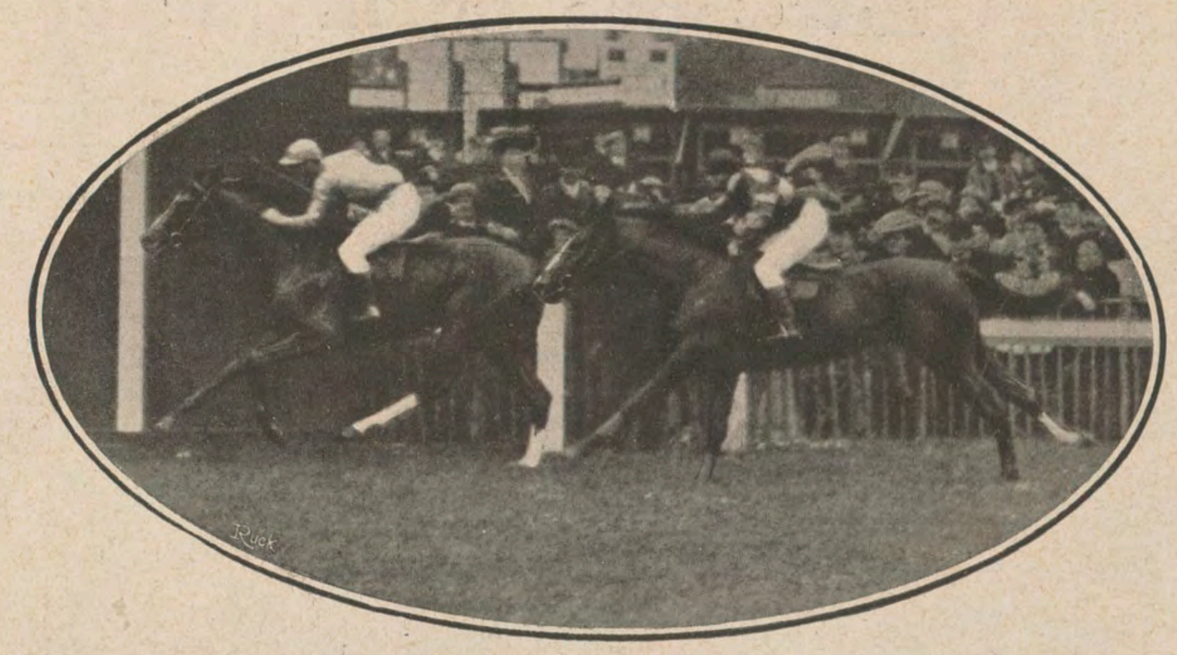
Ainsi l'histoire se plaît à nous montrer que les plus grandes inventions ont été souvent l'effet d'un pur hasard.

Me voici bien loin du résultat du Derby : il ne comporte pas, il est vrai, de longs commentaires. Le Prix du Jockey-Club mettait en présence des concurrents qui, à part Pernod et Ouadi-Halfa, s'étaient déjà battus les uns les autres : Biniou, Bravo, Mordant, Ping Pong, Kalisz, Pitti et Dihor. Mais nous espérions que la forme ascendante de l'un d'eux s'affirmerait de façon indiscutable et nous permettrait d'applaudir au succès d'un vrai cheval de Derby. Mordant a battu Biniou de 3/4 de longueur, Bravo était troisième à deux longueurs et Ping Pong quatrième à 2 longueurs. Ce classement nous a légèrement déçus; car nous voici réduits à épiloguer encore sur les courses précédentes et à faire concorder les résultats de dimanche avec ceux des autres jours, au lieu de nous borner après une telle épreuve à admirer sans réserve le vainqueur. Sur sa course du 14 avril dans laquelle il faisait dead-heat avec Biniou en lui rendant 4 kilos, Mordant avait une première chance puisque Biniou était le favori. Mais on pouvait le croire en déclin car il avait depuis subi deux défaites, l'une par Kalisz et l'autre par Ouadi-Halfa et Bravo, que nous pouvons expliquer aujourd'hui par le terrain lourd. Biniou, au contraire, que toutes ses performances semblaient montrer en progrès constants, a eu dimanche de sérieuses excuses; car, parti dans les derniers, il a eu beaucoup de terrain à refaire au milieu d'un peloton compact. Bravo et Ping Pong ont bien couru. Quant à Pernod, il a été battu au bout de 1.600 mètres; tandis que, 200 mètres plus loin, le leader Ouadi-Halfa s'effondrait à la première attaque.

Bref, le Prix du Jockey-Club nous a montré de bons chevaux, entre lesquels le moindre incident ou le moindre changement dans la distance ou l'état du terrain ont pu, jusqu'ici, intervertir les places. Mordant s'est trouvé être le meilleur à Chantilly : jusqu'à preuve du contraire, il nous est loisible de croire qu'en une autre occasion il lui serait bien difficile d'affirmer la même supériorité. Bien des circonstances l'ont favorisé : le sol raffermi, la montée, et surtout le train très modéré, qui lui a permis de placer à l'entrée de la ligne droite son démarrage puissant et de mettre en difficulté tous ses concurrents. C'est d'ailleurs un joli poulain alezan, dont les lignes harmonieuses manquent cependant d'étendue.

Attendons encore patiemment la consécration du grand cheval et mettons notre dernier espoir dans le résultat du Grand Prix qui livrera à notre admiration celui que nous devrons considérer comme le crack de la génération de 1904.

BOIARD.

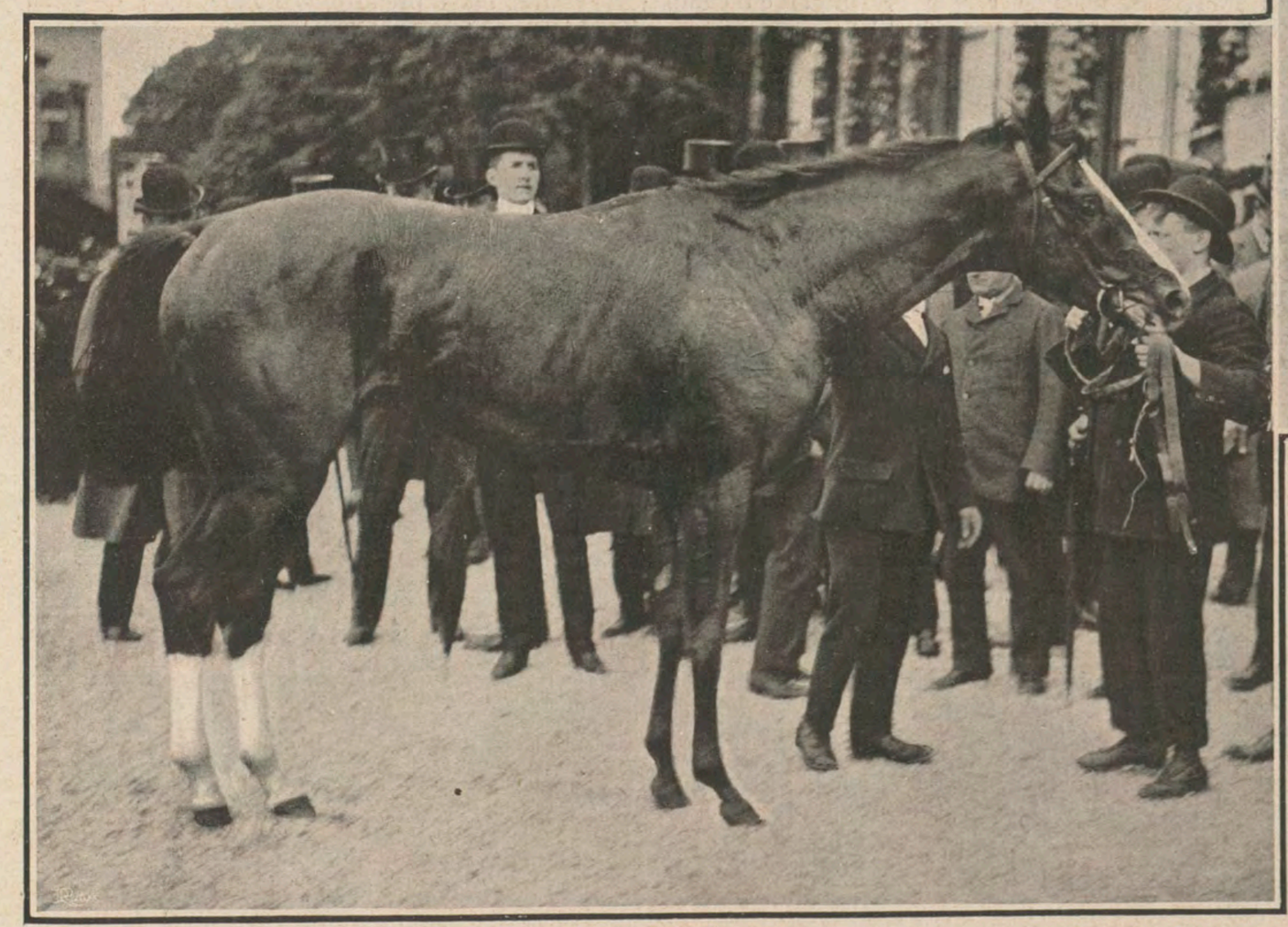


L'arrivée du Prix du Jockey-Club.

Biniou, qui a dû marquer un temps d'arrêt pour se faufiler à l'extérieur, revenait très fort, mais ne pouvait mieux faire que finir à 3/4 de longueur de Mordant.

Le propriétaire du vainqueur.

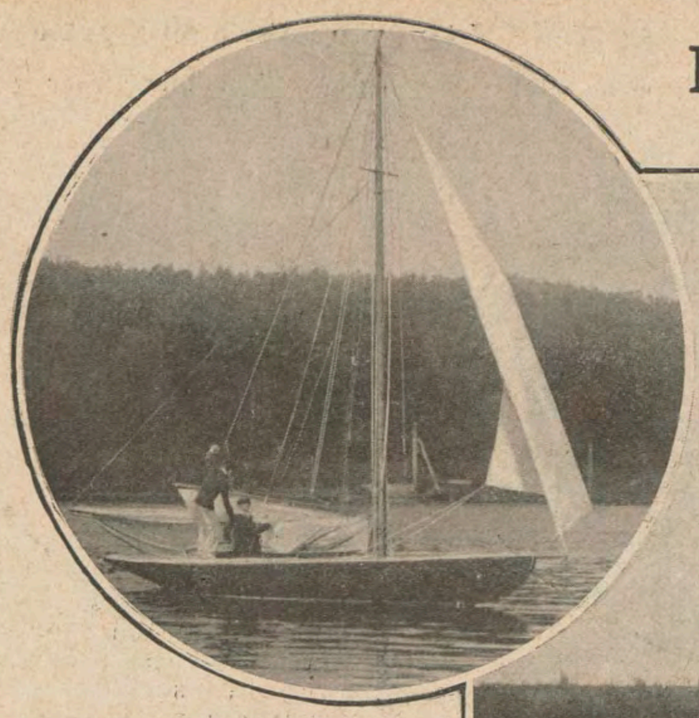
M. Ephrussi, l'heureux propriétaire de Mordant, auquel le Prix du Jockey-Club rapporte la coquette somme de 190.550 francs.



Mordant, après la course.

Mordant, par War Dance et Magdala, à M. Ephrussi, monté par Milton Henry, a provoqué une forte surprise en triomphant de Pernod, Biniou, Bravo, Ouadi-Halfa, auxquels on accordait une plus grande confiance.

La Coupe de la *Vie au Grand Air*



Le second de la Coupe.
Pouf, *à M. Le Bret, qui n'a pu mieux faire que finir second.*

Le vainqueur de la Coupe de la *Vie au Grand Air.*
C'est le nouveau racer de M. Valton, le Punch, *qui a réussi à triompher dans l'originale épreuve réservée aux bateaux à voile, dite Coupe de la* Vie au Grand Air.

Le 26 mai s'est disputée la classique épreuve de la Coupe de la *Vie au Grand Air*. Le règlement ne manque pas d'originalité : les yachts étant au mouillage, leur voilure amenée et serrée, les équipages doivent se rendre à bord au moyen de leur canot, appareiller et effectuer le parcours. Au retour, il leur faut reprendre leur mouillage, amener leur voilure et regagner la berge sur leur canot C'est le yacht dont l'équipage a mis le premier le pied à terre qui est proclamé vainqueur.

G. N.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Les nombreux abonnés de la *Vie au Grand Air* constituent un public spécial par ses goûts et ses habitudes auxquels nous avons le devoir, comme chroniqueur financier, de nous conformer.

Sur cent lecteurs qui liront cet article, il y a 90 parieurs. Remarquez que nous ne disons pas *joueurs ;* le parieur est un joueur, mais un joueur particulier, intelligent, qui entend peser ses chances et en mettre le plus possible de son côté. A la Roulette ou au Baccara, on joue simplement. Un bon joueur met un certain art à engager son argent qui peut corriger l'avantage du banquier, mais c'est le jeu pur, le hasard décidant entre deux chances les plus égales possibles.

Le parieur *spécule* plutôt qu'il ne *joue ;* il étudie les chances diverses, il les pèse par des moyens à lui, par des documents qu'il se procure parce qu'ils lui paraissent meilleurs que d'autres très légitimement, il s'efforce de réunir le plus d'avantages possibles dans son pari et la plupart des parieurs que vous rencontrez se croient tout-à-fait sûrs de leur affaire.

Le travail du parieur en choses de sports ressemble beaucoup à celui du spéculateur en affaires ou en titres; même souci d'informations sûres, même étude des chances concurrentes, même conviction dans la bonté de sa cause. Si bien qu'un certain nombre de lecteurs de la *Vie au Grand Air* nous semblent tout portés par leurs goûts et leurs habitudes à s'intéresser à certaines affaires financières où toutes les chances d'un bon parieur sont réunies.

Nous voulons parler des affaires de syndicat.

Que fait une banque ou un consortium de banques quand, après avoir très sérieusement étudié une affaire, on décide de la constituer en Société et d'en offrir les titres au public ? On fait un Syndicat.

Ce syndicat garantit la complète émission des titres, c'est-à-dire la certitude de la mise en marche de l'affaire étudiée. Il verse ordinairement le quart du capital à souscrire quand le syndicat est fait en France ; il court donc un risque, mais le risque est faible en comparaison du bénéfice à recueillir.

Un syndicat est, en somme, un groupe de parieurs habiles qui après avoir étudié toutes les chances d'un placement à faire, réunissent par la publicité, par des expériences, par tous les moyens modernes de convaincre le public, les chances les plus complètes de succès. Presque toujours, les syndicats réussissent dans un délai plus ou moins court et les bénéfices sont très gros. Le syndicat profite d'une bonification au-dessous du cours de placement, mais comme le syndicataire n'a versé, en général, que le quart du capital souscrit, cette bonification de 10 0/0 par exemple, sur le nominal du titre représente 40 0/0 sur le quart versé.

Les syndicats constitués, entre grandes banques, pour garantir l'émission d'emprunts d'Etats ne touchent pas de bonifications aussi fortes ; on a vu qu'elle était ordinairement de 2 0/0 sur les emprunts russes, mais les chiffres de ces emprunts sont tellement gros que les 2 0/0 font la fortune des grandes banques.

Nous pouvons, à l'occasion, offrir à nos lecteurs des participations de syndicats; beaucoup d'entre eux sauront apprécier cette offre, c'est un peu comme si on offrait à un sportsman de parier, non à coup sûr, mais presque à coup sûr. Ces occasions se présentent assez souvent dans les périodes d'activité d'affaires. Nous avons, depuis dix mois, constitué ou participé à la constitution de plusieurs syndicats dont les uns se sont liquidés avec bénéfice et les autres sont encore en cours, tous en bonne voie.

Pour participer à ces syndicats, il faut pouvoir disposer de certaines sommes, présenter une surface de garantie plus forte que le souscripteur de quelques titres, mais nous ne connaissons pas de spéculation plus avantageuse, de pari plus sûr que la participation aux syndicats.

Nous engageons fort ceux de nos lecteurs auxquels plairait ce genre d'opérations à nous écrire, nous prendrions bonne note de leurs intentions pour l'avenir.

Les syndicats ne sont connus du public que lorsqu'ils sont formés. Nous constituons les nôtres avec l'aide de nos principaux clients et ils s'en trouvent bien.

Au point de vue des *Placements en portefeuille*, nous signalons une orientation nouvelle des capitaux qui tendent à s'employer dans nos grandes valeurs françaises, revenues par la dernière crise, à des cours plus abordables. La lecture des grands journaux financiers et notamment de la *Revue Internationale des Valeurs de Placements* que nous adressons gratuitement à l'essai, rendra, sous ce rapport, de grands services aux capitalistes.

PETITE CORRESPONDANCE.

J. L. B., Reims. — *Vos questions sont complexes et ne peuvent être traitées que par lettre particulière. Veuillez vous faire connaître.*

Actionnaire 32. — *Vous trouverez dans les derniers numéros de la* Revue Internationale *une étude complète sur les phosphates, sur l'énorme augmentation de leur consommation et sur les avantages des gisements américains en roche dure. La* Compagnie Générale des Phosphates de la Floride *est une Société française dont les titres nous paraissent appelés à une forte plus-value. Si vous nous donnez votre adresse, vous recevrez tous les documents relatifs à cette affaire.*

P. de R., à Nantes. — *La baisse des Chemins de fer Américains est une baisse de spéculation qui n'aura qu'un temps. Leurs recettes continuent à marquer des augmentations importantes qui se traduiront par l'augtation des dividendes. Nous croyons que le mouvement de baisse n'est pas terminé, mais il va offrir des occasions d'achat qu'on ne pouvait pas espérer il y a trois mois.*

Pour tout ce qui concerne la partie financière: renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & C^ie^,
9, rue Pillet-Will, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant* : JARRIGE.